

mot KOBJER

mot NOVA

ÖRESUNDSSTRÅKET - strategisk planering av ett stråk

ÖRESUNDSSTRÅKET -
strategic planning of a path

Tora Åsling



Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examensarbete i landskapsplanering, 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU Alnarp 2013

ÖRESUNDSSTRÅKET - strategisk planering av ett stråk

ÖRESUNDSSTRÅKET - strategic planning of a path

Tora Åsling

Handledare: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Maria Kylin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Examensarbete i landskapsplanering / Master Project in Landscape Planning

Kurskod: EX0735

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Ämne: Landskapsplanering

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och -år: september 2013

Omslagsbild: Tora Åsling

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Stråk, rörelse, kopplingar, strategiskt gestaltungsförslag, Öresundsvägens industriområde, Lund, Väster

SLU, Swedish University of Agricultural Sciences

Faculty of Landscape Planning, Horticulture and Agricultural Sciences, Department of Landscape Architecture



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

TACK

till min handledare Gunilla Lindholm för stort tålamod,
mycket bra tankar och engagemang

alla på Atkins som gett mig råd, sällskap, kaffe och kon-
torsplats

Stadsbyggnadskontoret i Lund för en en god inblick i ar-
betsprocessen och en mycket trevlig arbetsmiljö

Stina Bodelius för extra support i slutskedet

och tack till min familj

SAMMANFATTNING

Enligt ÖP2010 kommer industriområdet Öresundsvägen på Väster i Lund utvecklas till ett bostadsområde med blandstadskaraktär. Stor vikt läggs vid ett stråk som ska löpa genom området och fungera som dess ryggrad. Idag upplevs Öresundsvägen otillgängligt och kopplingarna till östra Lund är inte särskilt bra. Stråk är ett begrepp som är beroende av att det används på ett visst sätt, själva stråket blir till av den rörelsen som utförs på det. Ett stråk är därför inte kopplat till en på förhand bestämd sträcka utan den trampas upp av de som använder det. Detta fick mig intresserad av begreppet och hur man använder sig av ett så användarberoende begrepp inom planeringen.

Syftet med detta arbete är därmed både att skapa förståelse för begreppet samt att utröna viktiga aspekter för planering av ett stråk. Målet är att skapa ett principiellt gestaltningsförslag för stråket i Öresundsvägens Industriområde i Lund. Begreppet behandlas genom ett teoretiskt förhållningssätt. Jag identifierar viktiga as-

pekter utifrån teorin som jag har med mig under arbetets fortsatta gång. Jag undersöker vidare två helt olika stråk i Malmö och Köpenhamn. För en djupare förståelse inför Öresundsvägens industriområde och dess omgivningar har jag samlat material både från Lunds Kommun och min tid som praktikant där och genom egna iakttagelser. Det gestaltningsförslag som följer är sprunget ur den teoretiska genomgången och analyserna av området. För att skapa goda förutsättningar är förslaget uppdelat i tre etapper och dessa behandlar strategier för planering av stråk. I den tredje etappen ger jag även principer för gestaltning av det kommande stråket som jag döpt till Öresundsstråket.

Nyckelord:

Stråk, rörelse, kopplingar, strategiskt gestaltningsförslag, Öresundsvägens industriområde, Lund, Väster

ABSTRACT

According to the 2010 Master Plan of Lund the industrial area Öresundsvägen in the west of Lund will be developed into a residential area with mixed city character. Today the industrial area of Öresundsvägen is perceived inaccessible and it doesn't connect very well with eastern Lund. Emphasis in the development is therefore placed on a path through the area that will serve as its backbone and strengthen connections with the central parts and give better orientation. Path is a concept that often refers to a physical location, but, the path is constituted of the movement occurred on it. A path is therefore not linked to a predetermined distance; it is trampled by those who use it. This got me interested in the concept and how to make use of such a user-dependent notion within the planning process.

The aim of this work is therefore both to create an understanding of the concept and explore important aspects of planning a path. The goal is to create a design

proposal of principles for the path in the Öresundsvägen industrial area in Lund. The concept is treated by a theoretical approach. I identify important aspects based on the theory, which I have with me during the continued work process. I also examine two very different paths in Malmö and Copenhagen. For a deeper understanding of the Öresundsvägen industrial area and its surroundings, I have collected material from both Lund Municipality and my time as an intern there and through my own observations. The design proposal that follows is sprung out of the theoretical overview and analysis of the area. To create good conditions for an increased use of the path, the proposal is divided into three stages where the two first stages could be used as support for local planning. In the third stage, I also give principles for design of the future path; Öresundsstråket.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	7	ÖRESUNDSSTRÅKET: VISION	52
Bakgrund	8	Vision	53
Mål, syfte och frågeställningar	10	Tillvägagångssätt	54
Avgränsningar	10		
Metod och läsanvisning	11	ÖRESUNDSSTRÅKET: FÖRSLAGET	56
		Ettapp 1	57
VAD ÄR ETT STRÅK?	12	Ettapp 2	59
Begreppet	13	Ettapp 3	63
Stråket som offentligt rum	16		
Promenaden	19	SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER	73
Att rota en plats och ta platser i bruk	21		
Stråket som stadsbyggnadselement	23	REFERENSER	76
Teoretisk-praktisk syntes - på väg mot en metodik?	29	BILDFÖRTECKNING	78
ÖRESUNDSVÄGEN - PLANOMRÅDET	39		
Planområdet i Lund	40		
Zoom-in på Öresundsvägen	42		
Kommunens vision	46		
Observationer från en cykeltur	48		
Sammanfattning	51		

INLEDNING





Öresundsvägen

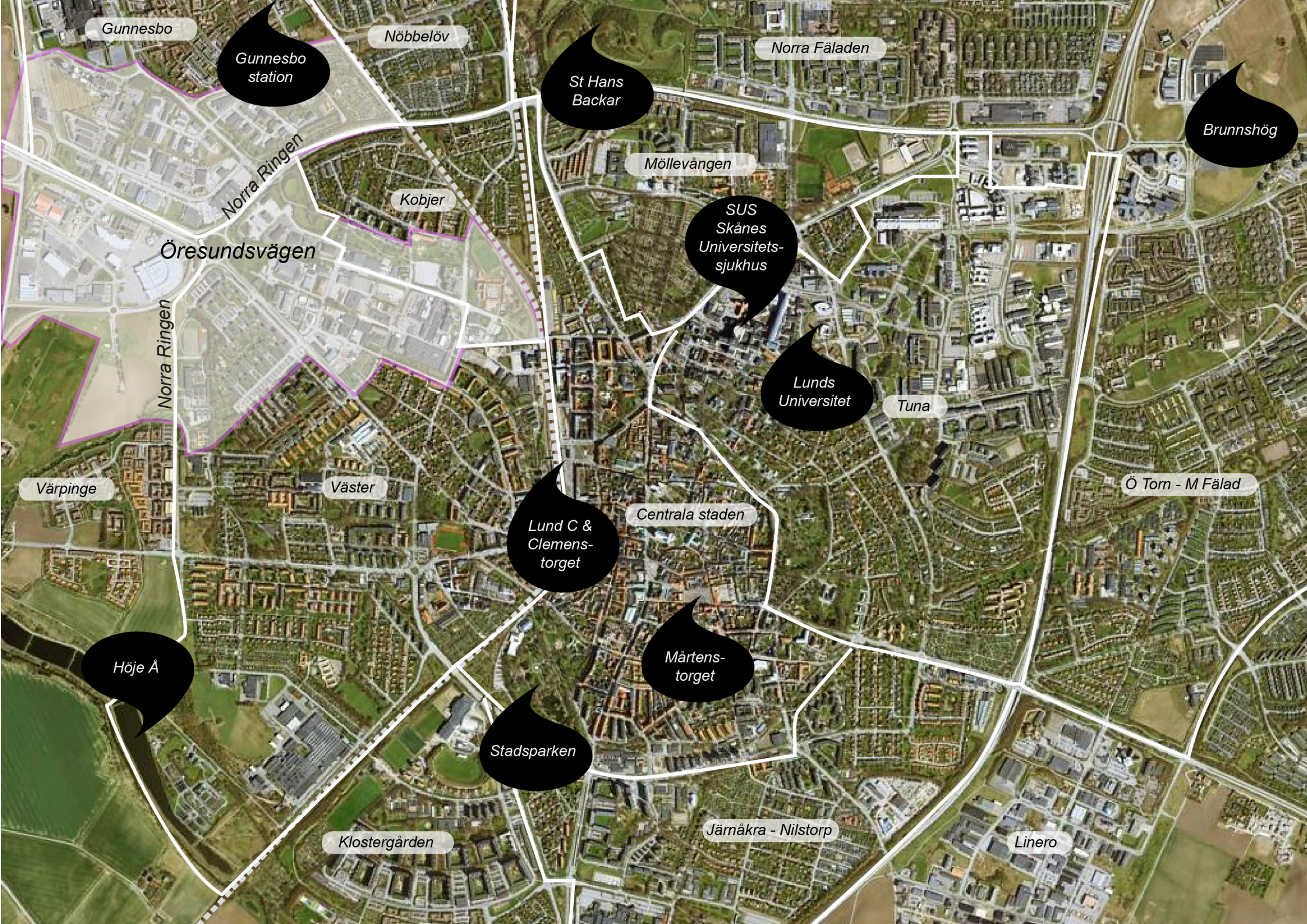
BAKGRUND

Genom att praktisera på stadsbyggnadskontoret i Lund fick jag insyn i den omdaning som är planerad för Öresundsvägens industriområde, ett av Lunds största industriområden. Området går under namnet Öresundsvägen och här finns flera stora verksamheter såsom Tetra Pak, Alfa Laval och Fazer. Även köpcentret Nova Lund är beläget inom planområdet liksom Mobilia handelsområde. Öresundsvägen är fågelavståndsmässigt centralt beläget i Lund men i och med järnvägen och områdets karaktär kan området upplevas svårtillgängligt.

Kommunens vision för Öresundsvägen är en stadsdel med blandstaden som förebild. Det är många aktörer inblandade - fastighetsägare, verksamhetsutövare och kommunen - så processen tar tid och upplevs ibland komplicerad. I den aktuella FÖP:en betonas vikten av det stråk som planeras genom området. Stråket benämns som områdets ryggrad och visionen är ett samlande transportstråk till vilket grönska kopplas.

Stråk är ett brett begrepp som betyder färdled (saol) vars rumsliga kontext kan variera; shoppingstråk, grönstråk, cykelstråk, viltstråk exempelvis. De urbana stråken fungerar dessutom ofta som rekreativa offentliga rum (Olsson, 1998). Enligt Sören Olsson definieras ett stråk

av att man väljer att vistas där (Olsson, 1998:51) och enligt Richard Persson definieras stråket av rörelsen som pågår på det (Persson, 2004). Kan ett stråk - alltså en tänkt färdled - kallas stråk innan den faktiskt används som ett stråk? Hur gör man när man planerar med ett begrepp som är beroende av att det används på ett visst sätt? Det är sättet att använda platsen på som är målet, inte själva utformningen av platsen i sig. Hur planerar man med begrepp som är knutna till ett beteende? Man vill planera in en händelse och för att göra det kanske det handlar om att skapa förutsättningar. Bör stråket behandlas som ett mål snarare än ett statistiskt planeringsbegrepp?



Gunnesbo

Gunnesbo
station

Nöbbelöv

Norra Fäladen

St Hans
Backar

Möllevången

SUS
Skånes
Universitets-
sjukhus

Brunnshög

Norra Ringen

Kobjer

Öresundsvägen

Norra Ringen

Lunds
Universitet

Tuna

Värpinge

Väster

Lund C &
Clemens-
torget

Centrala staden

Ö Torn - M Fäläd

Höje Å

Mårtens-
torget

Stadsparken

Järnåkra - Nilstorp

Klostergården

Linero

MÅL, SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med detta arbete är att skapa förståelse för begreppet stråk samt hur man kan gå till väga för att planera ett stråk. I mitt arbete prövar jag ett arbetssätt som inkluderar såväl ett generellt teoretiskt förhållningssätt, som ett platsspecifikt gestaltande. Jag letar efter viktiga aspekter att förhålla sig till och som jag kan luta mig mot i mitt gestaltungsförslag.

Målet är att utifrån den teoretiska genomgången ta fram ett strategiskt gestaltungsförslag för det planerade stråket i Öresundsvägens industriområde i Lund.

Två frågor är i fokus för detta arbete. Dels utreder jag själva begreppet och dels handlar det om att applicera begreppet i planeringen.

- Vad är ett stråk?
- Hur kan man genom planering skapa förutsättningar för ett fungerande stråk?

AVGRÄNSNINGAR

Planerna för utvecklingen av Öresundsvägen är beroende av många aktörer och därför är förutsättningarna inte fastlagda. En spårväg med byggstart år 2015 är planerad mellan Brunnshög och Clemenstorget. Planer finns även på att förlänga denna sträcka ut till Lomma genom Öresundsvägens industriområde. Detta är dock inte aktuellt på ca 40 år. I mitt arbete förutsätter jag att spårvägen blir av och att sträckningen definitivt kommer att gå genom Öresundsvägen. Det i ÖP2010 definierade planområdet är väldigt stort. I den aktuella FÖP:en är det del öster om Norra Ringen som är aktuell för utveckling i ett första skede varför jag har valt att fokusera på denna.

På stråk kan man färdas på flera olika sätt men i det här fallet tycker jag det är mest intressant att undersöka gång och cykeltrafik varför fokus ligger på dessa transportsätt.

METOD OCH LÄSANVISNING

I arbetets första del, "Vad är ett stråk", diskuterar jag utifrån litteraturstudier ordets betydelse och begreppets innebörd. För att sammanfatta identifierar jag tre kategorier där varje kategori innehåller aspekter på planering av stråk som framkommit under teorigenomgången. Avslutningsvis analyserar jag två vitt skilda stråk i Malmö och Köpenhamn med dessa kategorier som diskussionsunderlag.

I arbetets andra del skaffar jag mig en djupare förståelse för planområdet Öresundsvägen samt dess omgivningar och läge i Lund. Mycket av informationen i det här kapitlet införskaffade jag under min tid som praktikant på Stadsbyggnadskontoret i Lund.

I arbetets tredje del gör jag ett strategiskt gestaltungs-förslag för det planerade stråket. Med strategiskt gestaltungs-förslag menar jag att fokus ligger lika mycket på strategier för att planera ett stråk som den rent fysiska gestaltningen. Förslaget är relaterat till de aspekter jag tog fram i arbetets första del. För att kunna skapa de bästa förutsättningarna är förslaget uppdelat i tre etapper. De två första etapperna är mer strategiska och den tredje etappen går mer in på fysisk gestaltning. Den fysiska gestaltningen i förslaget är av principiell karaktär.

I den fjärde och sista delen följer en diskussion och sammanfattning av arbetet. Här går jag igenom mina frågeställningar och vad jag kommit fram till. Jag diskuterar även mitt arbetssätt ställer frågor som har betydelse för stråket men som jag inte besvarat i detta arbete.

VAD ÄR ETT STRÅK?



BEGREPPET

Rent fysiskt kan ett stråk te sig på helt olika sätt; det kan exempelvis vara ett viltstråk i skogen, ett promenadstråk vid stranden, ett cykelstråk eller ett urbant shoppingstråk. Viltstråket och shoppingstråket ter sig helt olika men de har en gemensam fysisk nämnare: båda skapar förutsättning för rörelse.

Slår man upp **stråk** i Svenska Akademiens Ordbok får man följande beskrivning:

“- om mer eller mindre livlig strömmande rörelse av personer eller andra levande varelser, fordon och dylikt (av och an el-ler i motsatta riktningar eller i olika omgångar) längs väg; mer eller mindre livlig ström av personer längs sådan väg - väg som någon, något eller några i mer eller mindre stort antal eller stor myckenhet färdas eller förflyttar sig. Någons osv. (ofta utnyttjade) färdväg och dylikt mer eller mindre livligt frekventerad väg eller led eller gata och dylikt (Svenska Akademiens Ordbok)”

Eller mer kortfattat på Svenska akademins Ordlista online:

“- färdled (Svenska akademins Ordlista online)”

I artikeln "Some thoughts on stråk" testar arkitekten

och stadsplaneraren Rickard Persson det svenska begreppet stråk mot engelska översättningar (lex promenade, route, path). Han kommer fram till att stråk i engelskan blir ett konceptuellt påfund då det inte finns något ord som motsvarar dess innebörd (Persson, 2004:280). Det han saknar i jämförelsen är den verbaktiga karaktär som ordet stråk har. Persson menar att det är rörelsen av människor som definierar ett stråk. Stråket har ett inneboende flöde men är samtidigt ett substantiv (Persson, 2004:266). Till ordet "stig" finns exempelvis ingen verbaktighet kopplad, det är ett substantiv (Persson, 2004: 268). Stråket har även ett lager av rumslighet kopplat till sig enligt Persson. För att förtydliga detta jämför han ordet stråk med ordet rutt till vilket ingen rumslighet förknippas. Rutten kan flyttas hur som helst och är inte beroende av rumsliga kontexter, exempelvis en bussrutt. Till rutten är heller ingen kollektivitet kopplad vilket det är till stråket. Rutten kan exempelvis vara en persons dagliga resa till jobbet, men stråket definieras av att det används av flera människor (Persson, 2004:268). Ordet "promenade" har i dess franska tappning på samma sätt som "stråk" en verbaktighet kopplad till sig. "Promenade" betyder både att ta en promenad, främst för nöjes skull, och själva substantivet promenaden. Men som ord skiljer sig "promenade" och stråk från varandra genom den kollektivitet som är

STRÅK enligt Rickard Persson:

Begreppet stråk är ett substantiv med en in-neboende verbaktighet. Stråket defineras av rörelsen. En kollektivitet och en rumslighet är också kopplat till stråket.

STRÅK enligt Sören Olsson:

Stråket är den väg folk väljer att färdas på. Det handlar både om att det är många människor som rör sig där och att det är en attraktiv plats.

STRÅK enligt Kevin Lynch:

Stråket är ett av fem element som underlättar stadens visuella läsbarhet. Lynch beskriver stråk som kanaler ämnade för rörelse. Hur ofta de tas i anspråk har ingen betydelse och heller inte kontexten

STRÅK enligt Wikström/Olsson:

Stråket ett förflytningsrum som "trampas upp" för att den är den kortaste, närmaste eller även den vackraste vägen

STRÅK enligt SAOL:

Färdled



Begreppet "stråk" har flera rumsliga innebörder som genom att särskiljas kan ge ökad förståelse för stråkets egenskaper och användas i planering och gestaltning av stråk.

en förutsättning för stråket (Persson, 2004: 267). Sören Olsson, professor emeritus i socialt arbete vid Göteborgs Universitet, menar att stråket handlar både om att många människor rör sig där, och om kvalitet, att det är en attraktiv plats (Olsson, 1998:51). Han definierar även stråk på ett mycket enkelt och tydligt sätt; de gator eller vägar som människor väljer att vistas eller färdas på (Olsson, 1998:51).

Inför etableringen av ESS MAX IV har Lunds kommun genomfört en studie kring mötesplatser (TITA projektet "Mötesplats Lund NE). En litteratur- och forskningsöversikt gavs ut med titeln "Stadens möjligheter, platser och stråk" framtagna av Tomas Wikström, arkitekt, forskare och gästprofessor vid MAH, och Lina Olsson, universitetslektor vid MAH med fokus på urbana studier. Wikström och Olsson kallar stråket för "mobilitetens och förflyttningens rum" (Wikström, Olsson, 2012:8). De beskriver stråk som den fysiska förbindelsen som leder människor genom både urbana och rurala landskap; tydliga rörliga förtätningar av människor på väg någonstans. Stråket är den väg som så att säga "trampas upp" för att den är den kortaste, närmaste eller den vackraste vägen (Wikström, Olsson, 2012:24).

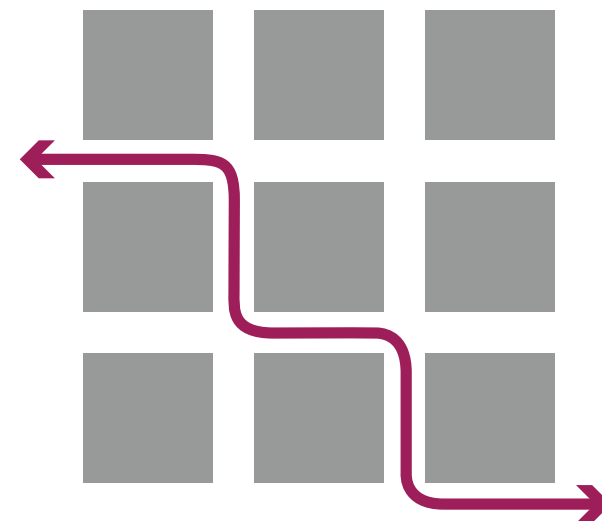
I "The Image of the City" (1964) har den amerikanske arkitekten Kevin Lynch studerat vad som påverkar människors uppfattning av en stad, stadens visuella läsbarhet. Han har identifierat fem element som påverkar läsbarheten: "path", "edge", "node", "district" och "landmark" (stråk, gräns, nod, områden och landmärken) (Lynch, 1964:47). "Path" kan även betyda bana, stig, gångbana, väg men eftersom Lynch beskriver "path" som en farled vilken folk (ofta, ibland eller sällan) rör sig längsmed är stråk den översättning som stämmer bäst. Genom en analys av människors mentala kartor, deras uppfattning av staden, framkommer att stråken är ett dominerande element av stadsbilden. Det bidrar till hur man orienterar sig i staden vilket därmed gör den läsbar. Från stråket observeras staden som arrangeras kring det (Lynch, 1964:47).

SAMMANFATTNING

Stråk är den färdled som folk väljer att röra sig på. Stråket definieras av rörelsen och inte av själva rumsligheten. Substantivet stråk har alltså en inneboende verbaktighet vilket gör att det blir mer av ett koncept. Men vad skiljer stråket från en vältrafikerad gata? Jo, stråket är inte kopplat till en fysisk förutbestämbarhet. Medan en gata ligger där den ligger och heter vad den heter är stråkets varande helt beroende av hur det "trampas upp". Stråket definieras alltså av det faktum att folk väljer att vistas där och vidare av rörelsen som sker på stråket. De gator/vägar/stigar som klassas som stråk är därmed viktiga element för staden. De blir den vä-

gen folk väljer att transportera sig på genom staden och dessa vägar blir en dominant del av människors mentala uppfattning av staden.

Begreppet stråk består alltså av kombinationen av två viktiga delar. En del är faktumet att det är en färdled och den andra delen är den verbaktiga rörelsen som definierar stråket. Dessa i kombination skiljer stråket från gatan. Stråket blir ett stråk när det används som ett stråk.



Gatan ligger där den ligger. Stråket blir där människor rör sig.

STRÅKET SOM OFFENTLIGT RUM

I boken "The Concise Townscape" (2006) skriven av den brittiske arkitekten Gordon Cullen används begreppet stadslandskap (townscape). Begreppet syftar på den rumslighet som skapas i relationen mellan byggnader och deras mellanrum. Cullen diskuterar hur det i en förenklad värld kan verka som att vägar är till för transport eller rörelse medan det sociala livet sker i byggnaderna. Men detta överensstämmer inte med verkligheten fortsätter han. Det är just i den offentliga miljön som en stor del av både verksamhetsutövande samt det sociala livet pågår (Cullen, 2006:21). I forskningsprojektet "AGORA – cities for people" (2006) citeras Jaques Werup när han skildrar sin barndoms gata Östergatan vid mitten av 1900talet med nostalgiska ögon:

"Gatan skimrade av liv. I mina tidigaste år spelade vi brännboll, ute på körbanan. Ibland trampade man i hästskiten men man kunde inte bli påkörd, förefaller det mig. De skrangliga gröna spårvagnarna gnisslade förbi. (....) ..det fanns ungar överallt, gårdarna var befolkade in i minsta vrå, bakgårdar fanns på den tiden [...] ensamhet var ett ord som ingen minderårig kände till (Agora, 2006:13)"

Den romantiska bilden av dåtidens myllrande folkliv finns lättillgänglig i våra (i alla fall mitt) sinnen. Den medeltida stadsplaneringen genomgår en renässans och det är framförallt gatulivet och den prångliga struk-

turen man vill åt. Är det just det att gatan blir en naturlig samlingsplats som lockar? Kanske är det lockande med en plats som har ett syfte (att möjliggöra rörelse) eftersom det syftet kan uppfyllas oavsett om gatan blir en mötesplats eller inte. Kanske kan det upplevas som en mindre kravfull mötesplats?

Det offentliga rummet har genom tiderna haft samma funktion: som mötesplats, marknadsutrymme och trafikutrymme (Gehl, 2006:10). Ett stråk uppfyller ibland alla dessa funktioner även om det i grunden är ett förflyttningsrum. Sören Olsson menar att det är just kombinationen – rörelsen och det attraktiva vistelserummet – som gör stråket attraktivt (Olsson, 1998:76). Det handlar om både kvalitet och kvantitet: folk söker sig till andra människor och attraktiva platser där det är angenämt att vistas (Olsson, 1998:51). Gatans attraktivitet hänger också samman med ett utbud av verksamheter enligt Olsson (Olsson, 1998:72). På exempelvis Ströget i Köpenhamn är utbudet av verksamheter en del av stråkets identitet. Men populariteten är beroende av att gatan är bilfri vilket ger gatan helt andra möjligheter som offentligt rum. Jan Gehl uttrycker det som att den bilfria stadskärnan används till urban rekreation. Det är en social rekreation där möjligheten att interagera, se och möta andra människor är attraktionskraften (Gehl,

2006:10).

Ett attraktivt offentligt rum handlar mycket om andra människor – se andra och att själv bli sedd (Olsson, 1998:43). Mötet och möjligheten att agera med andra beskriver även Gehl som en viktig faktor för det offentliga rummets attraktivitet (Gehl, 2006:10). I det offentliga rummet ges en möjlighet att kunna mötas utan att det ställs för stora krav på insatser eller social tillhörighet (Olsson, 1998:43). Vad som gör exempelvis Ströget (Köpenhamn) och la Rambla (Barcelona) attraktiva är inte bara att de är bra gator enligt Persson, utan de är platser som utgör ett levande rum (Persson, 2004:269). Wikström och L. Olsson menar att det strider mot rationalistisk planeringsmodernism att se resan som ett mål i sig självt (Wikström, Olsson, 2012:26). Kan det vara så att flödet, det oförutsägbara, det ständigt föränderliga är de egenskaper hos stråket som är attraktiva och som samtidigt är en del av den postmodernistiska hållningen?

I det offentliga stadslivets förändringar beskriver Olsson fem stråk i Göteborg: Avenyn, Vasagatan, Linnégatan, Haga nygata och Andra Långgatan. De tre första är planerade som stråk med gott om plats. Man kan både ta sig fram snabbt (med cykel, spårvagn, buss eller bil) eller

strosa fram på dem. Haga nygata, Vasagatan och Linnégatan är passager genom stadsdelar. Passagekaraktären förtydligades då spårvägen lades vid dessa stråk (Olsson, 1998:70). Gemensamt med undantag för Linnégatan är att dessa gator inte har mycket och störande biltrafik (Olsson, 1998:71). Arbetsplatser och skolor spelar stor roll eftersom de genererar folk som ska till och från. Dessa stråk är omgivna av verksamheter, arbetsplatser, universitet och grundskolor. Kanske skulle dessa gator inte ens bli stråk om de rörliga grupperna studenter och anställda inte rörde sig i området och befolkade gatorna (Olsson, 1998:71-72)?

Efter att ha varit en bortglömd resurs ligger gemensamma utrymmen som allmänningar i tiden igen. Kanske kommer de tillbaka i en ny tappning (Wikström, Olsson, 2012:86)? Sören Olsson menar att i jämförelsen mellan de två offentliga rummen stråk och torg har stråkets popularitet ökat. Torgen har inte spelat ut sin roll, men bilismen har påverkat torgens attraktivitet negativt med både avgaser och parkeringsytor. Stråket ligger däremot ofta vid sidan av den vältrafikerade gatan. Men det är även torgets statiska karaktär som bidrar till minskad popularitet menar Olsson. Vid stråk etableras det ofta caféer och uteserveringar, det finns stora fönster mot gatan vilket leder till att man kan titta på folk, och själv

bli sedd. Stråket uppmuntrar rörelse (Olsson, 1998:76). Gatans rörelse och den varierande upplevelse gatan ger med skiftade fasader, skyltfönster och människor passar den postmoderna människan bättre än det statiska torget enligt Olsson (Olsson, 1998:78). Stråkets popularitet bland planerare kanske har sin rot i dagens allt trängre städer. Parker tar stora ytor i anspråk medan ett stråk blir en kombinerad yta för förflyttning och eventuell (urban) rekreation.

Den brittiska landskapsarkitekten Tom Turner skriver i artikeln "Greenways, Blueways, skyways and other ways to a better London" om det system som introducerades i London 1992 "walkway network". Ett lager i ett system med fler lager som överlappar varandra med open space: Gångnät, cykelnät, ekologiska korridorer och offentliga platser (Turner, 1995:274). Tom Turner skriver hur olika ways (som jag tolkar som stråk) kan ge flertalet kvalitéer till det rekreativa livet i London (Turner, 1995:273). Stråkens rekreativa kvalitéer kanske blir större i riktigt stora, täta städer där mellanrummen är få?

Torget statiska överblickbarhet följer modernismens mer monotona och ordnade uttryck. I det postmoderna samhället vill folk bli sedda – likhet med sekel-

skiftets borgerlighet (Olsson, 1998:78). Stråket i sig är en förbindelse vilket ger rörelse som i sin tur gör att fler människor kan nå den nya platsen (Wikström, Olsson, 2012:74).

Är det ett sammanträffande att stråket ökar i popularitet samtidigt som den postmoderna människan uppvisar likheter med sekelskiftets flanörer? Kanske är det långsökt men ändå tankvärt: sekelskiftets borgerlighet ville visa upp sig och sin status och planerare gav dem boulevarder och esplanader. Kan den konsumtion som ofta präglar det urbana offentliga rummets platser (Wikström, Olsson, 2012:102) tillsammans med viljan att visa upp sig tyda på en renässans i nytappning för sekelskiftets flanör? Då det offentliga rummet blir alltmer kopplat till konsumtion blir det även det en klassfråga. Catharina Thörn, forskare inom kulturstudier vid Göteborgs Universitet, menar att det offentliga rummet uppvisar två tendenser i dagens samhälle: en renässans med mycket caféer, museer mm. Men samtidigt kan man tala om det offentliga rummets död eftersom det därmed privatiseras och disneyfieras. Dessa tendenser hänger samman eftersom samhällets ekonomi idag bärs upp av service och turism till skillnad från tidigare då industrin var grunden till ekonomin (Thörn, 2006:305). Samtidigt som de offentliga rummen genomgår privatisering och skapar en klassproblematik

så läser man ofta hur viktigt det är med mötesplatser där ALLA kan mötas. Kanske finns det en vilja att skapa platser som inte är exkluderande? Är detta ett resultat av privatiseringen eller är det två parallella diskurser? Applicerat på stråk är de två scenariona lättillgängliga: antingen ett kommersiellt stråk där konsumtion står i fokus. Eller ett stråk vars syfte är förflyttning vilket i sig inte verkar exkluderande och skulle kunna utgöra ett kravlost offentligt rum. Kanske utesluter det ena inte heller det andra? Persson menar att begreppet stråk har överlevt modernismens angrepp, och att det nu i den postmoderna eran har möjlighet att kodas om (Persson, 2004:279).

Stråk är ett konceptuellt begrepp och inte bara ett substantiv, menar Persson. Den tidigare nämnda verbaktigheten hos ordet gör det till ett brett begrepp (Persson, 2004:280). Persson menar vidare att om ett "lived space" (levande/befolkat rum) kan kallas stråk skulle det kunna underlätta hur vi förstår det offentliga livet i staden. Det skulle kunna få oss att tänka förbi de väl inarbetade dikotomierna som planeringsdiskursen omges av: form – funktion, rumslighet – objekt, verb – substantiv. Stråket som koncept är i sig självt i konstant förändring (Persson, 2004:280). Genom att planera utifrån ett vidare koncept kanske fler aspekter måste tas i beaktande för att kunna skapa de bästa förutsättningarna?

SAMMANFATTNING

Stråket är ett rum för förflyttning. Men stråket erbjuder även möjligheten att visa upp sig och se på andra. Vissa stråk är präglade av konsumtion och verksamheter och såsom andra offentliga rum som präglas av kommersialisering kan det te sig exkluderande. Men stråkets funktion gör att det i grunden kan vara vem som helst som rör sig här.

Stråkets popularitet ökar. Det är ett mycket yteffektivt offentligt rum vars rekreativa värden går att kombinera med det rent praktiska värdet för förflyttningen har. Det går att skönja tendenser hos den postmoderna människan där de statiska offentliga rummen inte utövar någon lockelse. Kanske har flanören återuppstått i en ny skepnad? Det kanske finns både en återuppstånden sekelskiftesflanör från de högre samhällsklasserna som vill visa upp sin status samt en ny flanör som inte är märkt av vare sig kön eller klass. En flanör som rör sig i det offentliga rummet just på grund av kravlösheten det sociala livet i offentligheten ger. Då stråket är ett konceptuellt begrepp som är beroende på hur det används krävs förståelse för detta när stråk planeras. Kanske fungerar det som att planera ett frö, rätt sorts frö i rätt jord och klimat, för att det stråket ska kunna växa fram?

PROMENADEN

Hur vi rör oss i stadslandskapet påverkas av samhällets utveckling och samtida diskurser. Det är också en fråga relaterad till klasstillhörighet historiskt sett. "Att gå" var innan 1800-talet en syssla för de fattiga, men här skedde ett skifte. Att flanera och promenera blev ett nöje för de högre klasserna och rörelsen blev ett självändamål i sig (Kärrholm, 2004:214). Promenaden gav en möjlighet att visa upp sig samtidigt som man kunde iaktta andra (Persson, 2004:279). Ett attraktivt offentligt rum handlar mycket om andra människor – se andra och att själv bli sedd (Olsson, 1998:43). Att gå var fortfarande inte ett sätt att transportera sig – det var en sysselsättning. Man promenerade på särskilda platser skapade för just det ändamålet. Promenaden sågs som rekreation eller social aktivitet.

Under 1900-talet när bilismen ökade och bilen tog alltmer plats i staden skedde en stor förändring. Mattias Kärrholm är docent i arkitektur vid Lunds universitet och forskar bl.a. om territorialitet och det offentliga rummet. Han menar att bilens framfart trängde bort livet från gatorna vilket gav nya rörelsemönster som bidrog till en territoriell indelning av staden (Kärrholm, 2004:216). Indelningen gav specifika territorier för det offentliga livet, promenaden skulle exempelvis utföras på esplanaden (Kärrholm, 230). Orvar Löfgren, profes-

sor emeritus i etnologi vid Lunds Universitet, menar att det zonerade stadsrummet disciplineras (Löfgren, 1997:67). Barns okontrollerade rörelser passar inte in i gatumiljön och lekzoner (lekplatser) skapas, arbetare får skärpa till sig när de går i staden och att hänga i gatuhörn framstår som en suspekt sysselsättning (Löfgren, 1997:67). Gatan blev ensidigare och stadsrummet mer möblerat och indelat (Kärrholm, 2004:231). Stadsrummet blir ett transportrum och inte ett vistelserum och en gatuhierarki skapas (Kärrholm, 2004:215).

Idag är promenaden inte ett klassrelaterat begrepp. Kanske kan man däremot se stora kulturella skillnader. I Sverige är det vanligt att gå (och cykla) för att transportera sig men i många andra länder åker man bil eller kollektivt istället. Den danske arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl menar att den moderna vandraren går med ett mål i sikte och alltid vill ta den kortaste vägen (Gehl, 2006:129). Men Persson avvisar den tanken och jämför Gehls moderna vandrare vid en bil som vill förbruka så lite bensin som möjligt. Persson menar att Gehls resonemang får människan att framstå som en maskin som rutinmässigt försöker effektivisera sig för att förbruka så lite bensin som möjligt (Persson, 2004:278). Persson menar att på stråket så kanske det inte alltid är målet som är poängen med promenaden

- utan själva rörelsen. Det som sker på stråket är en naturlig rörelse (natural movement). Stråket kan användas av en pensionär, föräldrar som går en promenad med barnvagnen, turister, arbetslösa m.fl. (Persson, 2004:278). Det finns flera sätt att röra sig på ett stråk ex gå, cykla, jogga, köra bil, åka kollektivt. Bara "att gå" i sig kan man göra på flera olika sätt som Löfgren så fint uttrycker det:

"Slår man t.ex. upp verbet "att gå" blir synonymordboken närmast lyrisk: vandra, promenera, spatsera, fingå, flanera, ta en tur, röra på påkarna, vanka, masa, pallra sig, traska, skrida, tulta, stulta, trippa, stappla, strosa, ströva, stövla, sjava, lafsa, trampa, klampa, rulta, kava, loda, spankulera, gånga.... (Löfgren, 1997:66)"

Löfgren menar att landskap ofta benämns som något vi stiger in i, passerar eller lämnar. Men han påpekar att rörelsen är viktig. Det är genom rörelsen som rummet arrangeras, och därmed vår bild av det (Löfgren, 1997:65). Bilisten på motorvägen, söndagsvandrarerna, barnen som bygger koja – det är dessa som skapar landskapet. Det fysiska rummet blir ett socialt och kulturellt rum beroende på rumsupplevelsen; hur rymd, rum, landskap, yta upplevs, nyttjas, brukas och befolkas

(Löfgren, 1997:65). Rörelsen kan vara både en otålig motortransport från punkt a till b eller ett upplevelseprojekt, en stärkande promenad (Löfgren, 1997:68).

SAMMANFATTNING:

En så enkel syssla som att gå kan säga mycket om samhället eller personen som utför sysslan. Historiskt sett har promenaden gått från en syssla för fattiga till en aktivitet för överklassen. Idag är själva promenaden, eller att gå, inte relaterat till klass eller status. Bilismens framfart har haft en stor påverkan på rörelsemönster i städerna. Det offentliga rummet zonerades och särskilda esplanader och boulevarder skapades för att promenera på. Dessa blev överklassens estrader för att visa upp sig själva och sin status på. Hur vi rör oss är en anpassning till den tid vi lever i, idag är bilismen en faktor som påverkar hur vi rör oss.

Det är genom att landskapet nyttjas och upplevs som det skapas. Stråket är en plats där det finns möjlighet för naturlig rörelse, där själva rörelsen är en del av målet. Därmed skiljer sig stråk från exempelvis estraden. Stråket kan brukas av flera olika sorters människor, både de som har syftet att transportera sig snabbt och de vars syfte är att strosa i maklig takt.

ATT ROTA EN PLATS OCH TA PLATSER I BRUK

“Återanvändning” av stadsdelar har under de senaste decennierna blivit mer och mer vanligt. Före detta industriområden omvandlas och den karaktären området hade finns inte längre kvar. I väntan på nytt ianspråktagande, nytt brukande och ny karaktär, kan stråket ha en viktig funktion. Att anlägga ett stråk redan i ett tidigt skede kan ge ett igångsättande eller en förstärkning av ett stråk, som sedan kommer till sin fulla rätt när det “trampas in” av de som brukar det.

Sharon Zukin, professor i sociologi vid Brooklyn Collage NY, menar att det idag pågår en autenticitetskris. Zukin menar att själva begreppet autenticitet är mångtydigt och att det bottnar i två olika riktningar: å ena sidan handlar det om historiska rötter till en plats och å andra sidan är det en riktning som oftast representeras av en grupp människor, en grupp som står för kreativa innovationer på en plats (Zukin, 2009:544). Krisen beror både på en allmän oförmåga att greppa den förändrande innebörden av plats och tid samt sökandet efter ursprunget till vår “riktiga” identitet (Zukin, 2009:545). Den förändrade innebörden av plats och tid är avhängig den konsumtionsbaserade kultur som idag genomsyrar samhället och dess estetiska uttryck (Zukin, 2009:551). Löfgren poängterar den nutida människans rastlöshet och rotlöshet vilket även formar samhället (Löfgren,

1997:49). Då det idag finns många olika individuella val som dessutom skiljer sig åt inom olika kulturer, är ändå strävan efter att bevara historiska band till en plats gemensam (Zukin, 2009:545). En tanke jag tycker är intressant och viktig är hur man ska ställa sig till begreppet när ett helt område byggs på en gång där allt är nytt. Vad bör man förhålla sig till då och går det att skapa en känsla av autenticitet där? Har autenticitet enbart med historiska rötter att göra eller handlar det om rötter till det vardagliga livet? Kan man genom ett fokus på vardagen uppnå någon slags autenticitet? Wikström Olsson beskriver vardagslivets varierade aktiviteter; hundpromenader, joggning, hämtning och lämning av barn, rusningstrafik, lunchtimmens restaurangbesök, inköp efter arbetsdagen, träning, after work, avkoppling och fritidsaktiviteter (Wikström, Olsson, 2012:171). Alla dessa ska samordnas och genom att leva det vardagliga livet sätter vi rötter på en plats, vi rotar oss och känner oss hemma. Kanske handlar autenticitet om hur rotad en person kan känna sig till en plats? Det levda rummets platser har alltid en innebörd för människor (Wikström, Olsson, 2012:20). Löfgren menar att begreppet “äkta platser” kan vara missvisande: det kan verka nostalgiskt och ge sken av att det förr fanns riktiga platser men idag finns bara ytor. Vidare menar Löfgren att det är polariteten som är det viktiga att se: en yta kan

laddas om, platser kan vara motsägelsefulla och mångtydiga (Löfgren, 1997:49).

Turner diskuterar vikten av att inom planeringens ramar anpassa sig till platsen; lokala förhållanden, befolkning, natur och budget. Turner diskuterar i det här fallet grönstråk och skillnaden i att bara placera ut grönt hursomhelst (Turner, 1995:282):

"Om läkarvetenskapen enbart handlade om att dela ut tabletter skulle inga läkare behövas" (fritt översatt)

Även Allan Jacobs och Donald Appleyard ser problematiken och de beskriver den som "den rotlösa professionalismen". De menar att det är allt för vanligt att den urbana designen inte är specifikt kopplad till platsen. Den lokala kulturen och platsens specifika förutsättningar ges inte så stor vikt (Jacobs & Appleyard, 2007:460). Yrkandet på autenticitet handlar om en ta en plats i anspråk. Detta yrkande kan krocka med politikernas strävan efter utveckling och tillväxt menar Zukin, vilket kan innebära att folk måste flytta. Zukin menar vidare att begreppet autenticitet skulle kunna vara väldigt användbart vid den här sortens diskussioner. Men man måste passa sig för att använda begreppet alltför fundamentalt och istället se det som en plattform för koalitioner, där befintliga förhållanden beskrivs och framtida scenarion utreds. Med rätt vinkel på begreppet kan det användas för att förhindra tvångsförflyttning och up-scaling. Begreppet skulle då behöva politiseras till ett begrepp vars

innebörd är rätten till att sätta rötter samt rätten att leva och jobba på en plats och inte bara konsumera den (Zukin, 2009:551-552).

Social hållbarhet innebär att planera med respekt för lokalt baserade relationer där folk bor och verkar (Wikström, Olsson, 2012:43). Gunilla Kronvall menar att stadens platser är tematiserade idag. Detta innebär att de riktar sig till specifika målgrupper. Staden konsumeras som en serie upplevelser (Kronvall, 2007:26). Den tematiserade staden är kanske ett resultat av överplanering? Överplaneringen uppstår ur en tro på att man kan designa perfekta miljöer. En designad miljö som inte fungerar kan skapa problem som inte fanns innan: isolering, fara, ghetton (Hillier, Hansson, 1984:28). Samhällsplanerare drar gärna skarpa gränser: här rekreerar vi oss, här jobbar vi, här förflyttar vi oss osv. Men mellanrummen kan vara nog så intressanta – de blir mötesplatser mellan olika rum (Löfgren, 1997:69).

När det talas om "space" refereras det sällan till det system av rumsliga relationer begreppet syftar till – det blir snarare ett uttryck i plan. Men, menar Bill Hillier och Julianne Hansson, planen har sina brister. Den är platt svårtydd och svåranalyserad. Själva rumsligheten går förlorad (Hillier, Hansson, 1984) Inom professionerna arkitektur och planering rör sig yrkesutövaren både inom geometrins rum och det levda rummet, men själva arkitekturen blir till när platser tas i bruk, approprieras (Wikström, Olsson, 2012:18).

SAMMANFATTNING

En fara inom planeringsdiskursen är viljan att skapa alltför perfekta ytor där inget lämnas kvar åt användarna att besluta över. Används inte platsen som det är tänkt blir den svåränvänd och en överplanerad plats kan istället bli helt tom. För att en plats ska bli rotad är det av stor vikt att se till lokala förhållanden och förutsättningar. Autenticitet är ett begrepp som kan användas med syftet att skapa platser där förutsättningarna att rota sig och leva är goda, i motsats till att konsumera en plats. Social hållbarhet är ett begrepp som går hand i hand med autenticitet då båda syftar till att skapa goda levnadsförutsättningar. En plats blir till genom att den används och därför är det viktigt att lyfta blicken i planeringsprocessen.

Ett stråk kan ge förutsättningar för vardagligt användande som transport till jobbet, dagis, skolan, affären, träningen mm. Genom det vardagliga livet rotar vi oss på en plats och gör oss hemmastadda. Genom att ta platser i bruk approprieras de och dessa blir därmed autentiska platser, de har ett syfte.



Ystadsgatan, Malmö

STRÅKET SOM STADSBYGGNADS- ELEMENT

“I Malmö pågår forsknings-projekt omkring hur stråk som löper genom staden kan integrera dess stadsdelar och invånare. Med stråk där plats för gång- och cykeltrafikanter prioriteras har man lyckats. knyta ihop stadsdelar och samtidigt ökat antalet gående och cyklister..... Genom stråket har frågor om mobilitet och transporter kommit att bli en tongivande del av hållbarhetsarbetet, dels för att minska bilanvändandet, dels för att knyta ihop en fragmenterad stad genom nya rörelsestrukturer (Listerborn, 2011)”

I en stad fungerar stråk som en utstansad bana att följa, de blir ett orienteringselement. Kevin Lynch menar att en stad blir läsbar och tydlig om dess olika områden, landmärken och stråk är lätta att identifiera och ordnas in i den övergripande strukturen (Lynch s. 3). Vi har förmågan att strukturera vår omgivning vilket vi gör

med hjälp av exempelvis färger, former, rörelser, ljus och våra sinnen. Att finna sin väg handlar troligen inte om en instinkt – det är snarare så att indikatorer i den fysiska miljön får oss att hitta rätt (Lynch, 1964:3).

Lynch beskriver stråk som kanaler ämnade för rörelse. Hur ofta de tas i anspråk har ingen betydelse och heller inte kontexten – stråken kan vara gator, järnvägar, gångvägar – det är hur de används som räknas. Stråket är ofta det dominanta elementet i folks stadsbild. Från stråket observeras och arrangeras staden (Lynch, 1964:47).

DEN STÖRRE SKALAN – STRÅKET SOM EN DEL AV STADEN

Vad gör att ett stråk i sig är läsbart? Och hur kan ett stråk fungera väl som en del av stadsstrukturen? Dessa frågor har jag sökt svar på i "The Image of the City" av Kevin Lynch och "The Concise Townscape" av Gordon Cullen.

Lynchs "The image of the city" behandlar människors upplevelse av staden och vad som gör den läsbar. Lynch undersöker detta genom att låta folk rita kartor över staden ur minnet, mentala kartor. På så sätt hittar han vad folk ser som viktiga stadselement och orienteringsspunkter.

I "The Concise Townscape" myntar Cullen begreppet "townscape", stadslandskap. Cullen beskriver staden som en fors perforerad av stenar där stenarna står för stadens byggnader och forsen för det föränderliga och dynamiska offentliga rummet (Cullen, 2006:182). Boken handlar om konsten att skapa en visuell struktur i staden.

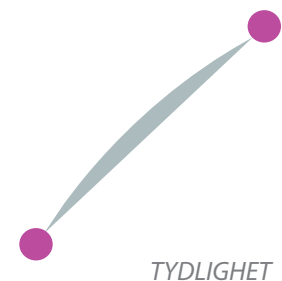
TYDLIGHET

Ett stråk med en väldefinierad början, tydligt slut och

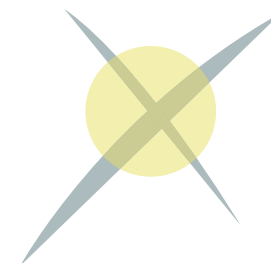
med en tydlig karaktär gör att miljön upplevs användarvänlig (Cullen, 2006:23). Det ger människan en tillfredsställande känsla att följa ett stråk som namnmässigt fortsätter hela vägen in till exempelvis stadens centrum, även om det är långt avståndsmässigt (Lynch, 1964:53). Subtila kurvor kan lätt verka missvisande eftersom hela stadsbilden då kan bli fel. De parallella gator som följt stråket är inte längre parallella, trots att man inte upplevt en ändrad riktning på stråket. Abrupta riktningsändringar kan däremot vara bra eftersom den rumsliga korridorskänslan begränsas (Lynch, 1964:57). Stråkets skala är viktig för uppfattningen av avstånd. Om hela avståndet inte är synligt på stråket så kan man använda sig av noder eller landmärken för att visa på avstånd. Det är även viktigt för läsbarheten att tydliggöra skillnader mellan olika områden (Lynch, 1964:55). Stråkets synlighet samt hur synlig resten av staden är från stråket är av stor vikt för hur lättförstått och mentalt tillgängligt stråket blir (Lynch, 1964:51). I de städer som de större stråken saknar identitet eller där de lätt blandas samman blir hela stadsbilden svårtydd (Lynch, 1964:52).

NODER

Noder uppstår ofta i korsningar mellan vägar och eller andra platser som fungerar som knypunkter. De



TYDLIGHET



NODER

blir som händelser på stråkets väg (Lynch, 1964:48). Gordon Cullen diskuterar olika karaktärer på det han kallar stadsrum. Han använder sig av termen "viscosity" (ung. trögflutet) för att beskriva platser där det finns en blandning av statiskt och rörligt användande. Detta sker exempelvis under en markis eller vid ett vindskydd (Cullen, 2006:24). "Enclaves" är som små rum i det stora hela och "enclosure" är små oaser (Cullen, 2006:25). När det handlar om gestaltning av stadsrum är det också viktigt att anpassa sig till det rådande klimatet. Cullen visar exempelvis på förslag till väderskyddade mötesplatser anpassade till brittiskt dåligt väder (Cullen, 2006:162).

LÄNKA SAMMAN

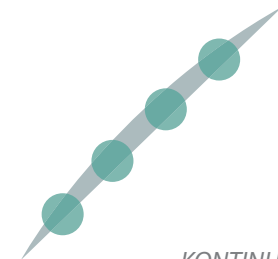
Med begreppet stadslandskap syftar Cullen till att ge alla stadens element en slags sammanhängande struktur (Cullen, 2006:53). Stadens golv är en viktig faktor. Det är grunden som alla byggnader står på och därmed det kraftfullaste elementet för att länka samman en stad (Cullen, 2006:53). Gångvägarna kopplar samman staden och länkar platser till platser. En kontinuitet i utförandet länkar staden samman tydligare, exempelvis en kontinuerlig markbeläggning (Cullen, 2006:54). Omgivande gångvägar är också viktiga att länka till huvudstråket för läsbarhetens skull, och de ska vara tydliga (Lynch, 1964:57).

KONTINUITET

I staden finns "spår" att följa för att ta sig fram, exempelvis stråk. För att dessa ska vara läsbara är kontinuiteten avgörande. Stråken borde, enligt Lynch, vara så tydliga att även en främling kan orientera sig i staden. Om den rumsliga kontinuiteten längs ett stråk ändras eller blir avbruten får folk svårt att känna sammanhanget hos stråket (Lynch, 1964:52).



LÄNKA SAMMAN



KONTINUITET

DEN MINDRE SKALAN - UTVECKLING AV URBANA STRÅK

"AGORA – Cities for People" är ett EU-finansierat forskningsprojekt med urbana stråk i fokus. Stråken studeras för att skapa en metod för stadsplanerare att använda sig av vid utveckling av stråk. Jag kommer beskriva metodiken och de frågor de ställde sig under projektets gång. Projektet pågick under tre år, 2003-2005, och genomfördes av Malmö stad och Lunds Tekniska Högskola i samband med flera arkitektur- och designhögskolor. Resultatet blev en metod för hur urbana stråk kan studeras och utvecklas. Metodiken var att utifrån följande fem aspekter utvärdera ett stråk:

STADENS RUM

Stråket byggs upp av olika stadsrum. Dessa kan betraktas enskilt men utgör tillsammans en helhet; stråket. Det är upplevelsen av rummen som ligger i grund för studien. Rummets proportioner, rummets komposition och det intryck rummet förmedlar studeras. Detta genom frågor som:

- Vilka olika typer av stadsrum det finns längs stråket?
- Hur är de "möblerade"?

- Hur ser markbeläggningen ut?
- Vilka funktioner finns i stadsrummet?

STADENS VÄGGAR

De väggar som omger stråket studeras under den här punkten med fokus på relationen mellan gatulivet och de omgivande väggarna. Detta görs i tre separata studier; offentligt tillgängligt rum, byggnaders entréer och fasadernas ytor.

- Hur tillgängliga är husen för allmänheten?
- Var finns portar? Hur tätt är de placerade?
- Hur användbara är fasaderna?
- Finns det mycket skyltfönster eller är fasaderna slutna?
- Hur påverkar fasadernas utformning stadslivet?

ERFARENHETER AV STADEN

Punkten behandlar människors upplevelse av stråket. Detta innefattar aktiviteter, reflektioner, minnen, känslor och erfarenheter.

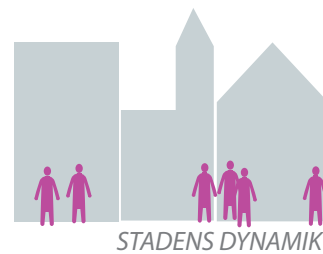
- Vilka är människorna som använder stråket?
- Varifrån kommer de – vart är de på väg?
- Hur och varför använder de stråkets stadsrum?
- Hur upplever de stråket?



STADENS DYNAMIK

Dynamiken på stråket undersöks vilket innefattar hur fordon och människor rör sig.

- Hur många människor passerar vid olika platser?
- Hurdana är rörelsemönstren?
- Var samlas folk och varför?
- Hur fungerar trafiken?



SKYLTNING I STADEN

Punkten behandlar människors upplevelse av stråket. Detta innefattar aktiviteter, reflektioner, minnen, känslor och erfarenheter.

- Var finns informationsskyltar?
- Är de placerade på ett bra sätt?
- Är de lätta att förstå?
- Var uppstår behov av information?
- Behövs det mer eller mindre information längs stråket?



(AGORA, s. 18- 25)

SAMMANFATTNING

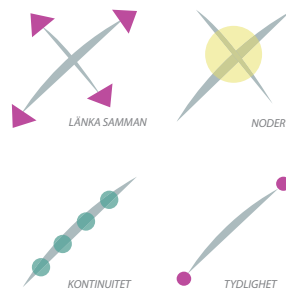
Stråken fungerar som ett av de viktigaste elementen för att orientera sig och ordna stadens struktur kring. Tydligheten är avgörande för hur lätt, eller svårt, det är att röra sig i staden. Med tydliga spår att färdas längs kan även besökare och främlingar snabbt orientera sig i staden. Stråken blir läsbara genom att vara tydliga och sammanlänkade både med angränsande gator och andra platser i staden. Kontinuitet är viktigt för läsbarhetens skull och noder längs stråket fungerar som

mätpunkter och stadsrum. För utveckling av ett urbant stråk har fem aspekter tagits fram i AGORA – Cities for People. Dessa rör en mer inzoomad skala och är utformade som frågor att ställa sig vid utveckling av stråk. Aspekterna berör rummen längs med stråket, stadens väggar, den erfarenhet människor har av att använda stråket och dess platser, stadens dynamik samt hur tydlig skyltningen och informationen är.

TEORETISK-PRAKTISK SYNTES - på väg mot en metodik?

Jag har ordnat de aspekter som ger förutsättningar för ett stråk i tre övergripande kategorier. Den första kategorin behandlar den fysiskt strukturella aspekten. Inom den andra kategorin ryms det lager som handlar om människan som använder stråket och rörelsen det medför, upplevelsemässiga aspekter. Den tredje kategorin, fysiska aspekter, rymmer de aspekter som handlar om stråket i den mindre skalan, själva stråkets fysiska egenskaper.

Dessa är tänkta att fungera som ett brett diskussionsunderlag att luta mitt förslag emot.



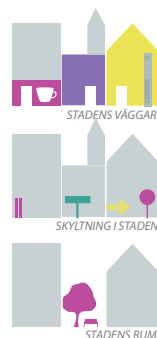
STRUKTURELLA ASPEKTER

Här ryms aspekter på den större stadsbilden som exempelvis kopplingar och länkar, noder, tydlighet och kontinuitet.



UPPLEVESEMÄSSIGA ASPEKTER

Frågor gällande stråkets dynamik, människors erfarenheter och tankar, hur stråket upplevs, anknytning till platsen samt varför man väljer just den här sträckningen ryms här.



FYSISKA ASPEKTER

Här står frågor gällande exempelvis skyltning, fysiska markörer, gestaltning av platser och omgivande väggar i fokus.



UPPLEVELSEN AV TVÅ STRÅK

Jag har valt två stråk att utvärdera med följande tankar som diskussionsunderlag:

STRUKTURELLA ASPEKTER

Fungerar stråket som ett orienteringselement i staden?
Hur har sträckan "trampats upp", dvs varför ligger den där den gör?

Uppfyller stråket de strukturella aspekter som gör det läsbart och kopplat till stadsbilden?

UPPLEVESEMÄSSIGA ASPEKTER

Varför väljer man att färdas här?

Utgörs detta stråket av rörelse?

Hur rör man sig här?

FYSISKA ASPEKTER

Fungerar det som ett offentligt rum?

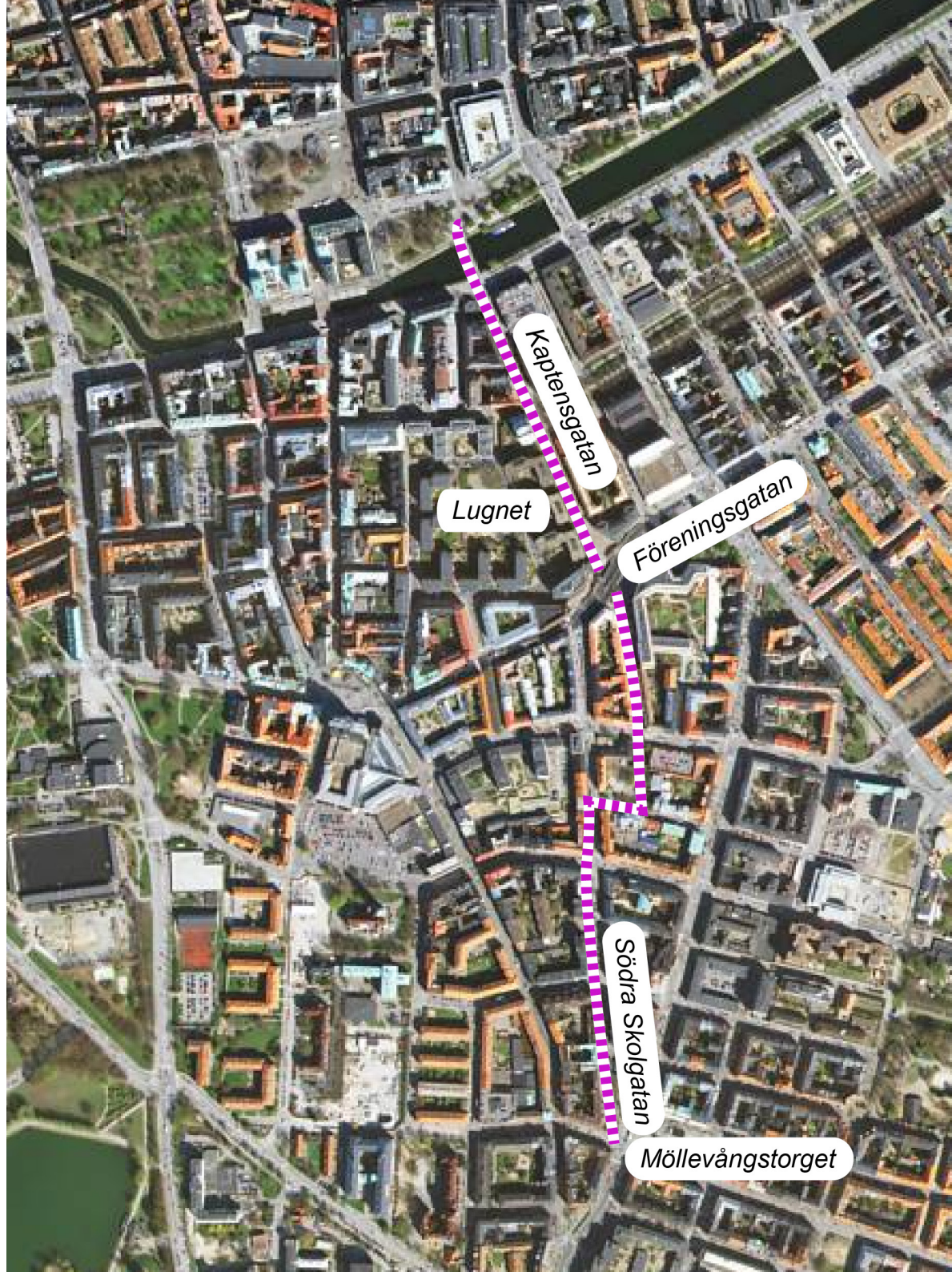
Finns det tydlig skyltning eller andra markörer?

Jag har valt att undersöka två helt olika stråk. Det första är ett stråk i Malmö som varesig är välkänt eller har ett namn. Det är snarare en sträckning som är välanvänd

av cyklister och som definieras av rörelsen. Det andra är ett väldigt välkänt stråk i Köpenhamn, Strøget. Själva ordet "strøg" betyder "stråk" och det är ett väldigt typiskt stråk, dock med helt annan karaktär än stråket i Malmö.



Överst: Södra Skolgatan, Malmö
Underst: Strøget, Köpenhamn, fotograf Eoghan Olionnain



SÖDRA SKOLGATAN - KAPTENSGATAN, MALMÖ

Detta är inget uttalat stråk utan en sträckning som jag upplever som ett stråk på grund av hur den används. Sträckningen som helhet används främst av cyklister och är uppdelad i två delar varav den södra delen är osynlig och bygger på rörelse medan den norra delen är tydligt utformad. Den södra delen går från korsningen Södra Skolgatan – Bergsgatan vidare på Norra Skolgatan, österut på Monbijougatan, vidare norrut förbi Monbijougatan. Här korsar sträckningen Spångatan och går vidare på Torpgatan för att löpa under Föreningsgatan i en tunnel. Här nås den norra delen, Kaptensgatan, där det finns bra gång och cykelbanor och en tydlig riktning (nord-sydlig). Gatan är trädkantad, bilfri och går inne i ett bostadsområde.



STRUKTURELLA ASPEKTER

Den norra delen är en rak sträckning med tydlig riktning och denna funkar bra som orienteringselement i staden. Den södra sträckningen har ingen tydlig riktning och heller ingen rak sträckning vilket gör den svår att orientera sig efter. Sträckningen upplevs gå mellan två punkter; Bergsgatan/Södra Skolgatan och Kaptensbron, men dessa är inte så tydliga utan definieras mest av en känsla. Den södra delen av sträckningen följer ingen på förhand given struktur. Här har stråket trampats upp för att det är den närmaste vägen som i alla fall sporadiskt har cykelbanor. Efter tunneln följer sträckningen ett planerat stråk med mycket goda förutsättningar för gång och cykeltransport.

Längs sträckningen finns noder som fungerar både som platser att vistas på och knypunkter där tvärgående gator korsas. Det finns ett par större gator att korsa innan man når Kaptensgatan som upplevs som barriärer.



UPPLEVESEMÄSSIGA ASPEKTER

Den södra sträckningen används av cyklister och är välanvänd då det är den genaste sträckan mot centrum. Den norra är till för både gång- och cykel och har även vistelsekaraktär med bänkar, fina träd och en liten park. Den bilfria miljön ger ett lugn till sträckningen som går genom området med namnet "Lugnet". Den här sträckningen är lätt att upptäcka för alla som besöker Malmö medan den södra kanske mest nyttjas av de som känner staden. Den södra delen utgörs mest av rörelsen, utan den hade man inte direkt uppfattat att det var ett stråk. Den norra är tydlig rent visuellt men också välanvänd.



FYSISKA ASPEKTER

Den södra delen saknar helt markörer. Det finns inga skyltar eller markeringar på marken längs Södra och Norra Skolgatan. På Monbijougatan markeras cykelbanan i gatan och där den sedan svänger och korsar kvarteret förbi Monbijouskolan är cykelbanan tydlig. Sedan försvinner den och markörer saknas fram till tunneln. Därefter är det tydliga gång- och cykelbanor. Här finns också lite verksamheter såsom cykelaffärer och café. Det finns bänkar och små platser att stanna till på. Den fungerar som ett slags offentligt rum men med transporten, eller rörelsen, som överordnat syfte. I den södra delen finns inte mycket platser att stanna till på, men det finns en hel del verksamheter efter Södra och Norra Skolgatan.



Södra Skolgatan, Malmö



Kaptensgatan, Malmö, fotograf Christer 33



STRÖGET, KÖPENHAMN

Strøget är Köpenhamns kanske mest kända gata. Den löper genom centrum och är helt bilfri. När den skapades, av bland annat Jan Gehl, som en gata helt tillägnad fotgängare på 1960-talet var detta unikt och nyskapande. Idag går det knappt att föreställa sig att Strøget inte skulle se ut som det gör. Gatans karaktär har idag blivit mycket av ett shoppingstråk och turistattraktion då den kantas av affärer och verksamheter hela vägen. På kringliggande gator finns också en del affärer och caféer och restauranger, men det är Strøget som är huvudgatan. Den är 11 km lång och löper längs Östergade, Vimmelskafte, Nygade och Frederiksberggade. Strøget har tydliga start- och målpunkter vid två större torg, Rådhuspladsen och Kongens Nytorv.



STRUKTURELLA ASPEKTER

Ströget är ett planerat promenadstråk som är helt bilfritt. Sträckningen är på förhand given och namnmässigt enhetlig trots att den går över flera olika gator. Ströget skiljer sig från kringliggande gator i och med att den är en bred gågata och kantas av verksamheter hela vägen. Sträckningen är inte helt rak men den är ändå lätt att följa i och med att gatans karaktär särskiljer sig från andra gator. Ströget fungerar som ett orienteringselement eftersom den är ett tydligt stråk som är lättidentifierat, även om strukturen inte är helt rak. Kringliggande gator löper inte alltid parallellt vilket gör att det är lättast som besökare att följa Ströget om man ska mot Kongens Nytorv då man lätt hamnar fel annars.



UPPLEVESEMÄSSIGA ASPEKTER

Man kan färdas till fots längs sträckningen ur ett rent transportmässigt syfte men shoppingen utgör en stor del av stråkets attraktivitet. Men på grund av all rörelse och andra aktiviteter som gatumusikanter är gatan ändå trevlig för de som inte vill konsumera. Det är däremot ingen sträcka för snabb och effektiv transport, man får heller inte cykla här. I och med all rörelse på Ströget lockas fler att använda gatan. På grund av Strögets karaktär som shoppinggata finns här också en viss medvetenhet. Ströget har en viss estradkraktär då jag upplever det som att vissa vistas här för att se på andra och för att själv bli sedda



FYSISKA ASPEKTER

Det är relativt enkelt att följa Ströget då karaktären särskiljer sig från kringliggande gator. Längs sträckan passerar man flera större offentliga platser där det erbjuds möjligheter att stanna till och iaktta folklivet. Själva Ströget upplevs också som ett offentligt rum då gatans syfte är att människor ska vistas här och befinna sig i rörelse. Själva gatubredden är tilltagen och markbeläggningen välgenomtänkt och tilltalande, även om den inte är helt enhetlig.



Strøget, Köpenhamn, fotograf
Eoghan Olionnain

REFLEKTIONER

Det är ingen förutsättning att ett stråk löper längs en specifik gata, målet och startpunkten är avgörande för hur sträckningen bör dras. Är sträckningen inte relativt gen och tydlig väljer man en annan väg. Ströget har dock ingen helt rak sträckning men i och med att stråket är så tydligt följer man det tveklöst ändå. Tydligheten ger ett intryck av att man bör följa just den vägen. Det är viktigt med markörer för att inte tappa orienteringen. Har stråket i sig en tydlig karaktär som särskiljer sig från kringliggande gator är det enkelt att följa det. Det är även viktigt för tydligheten med ett namn på stråket. Om stråket i Malmö varit namngivet hade det upplevts tydligare och jag tror att osäkerheten inför om det är rätt väg hade suddats ut.

Den södra delen av stråket i Malmö kanske inte upplevs som ett stråk för den som inte använder det. Men eftersom det är just den sträckningen cyklister väljer up-

plevs sträckningen som ett stråk av användaren. Utöver namnaspekten är det viktigt med fysiska markörer som gör att stråket, och därmed en riktning, syns. Detta kan vara tydliga gång- och cykelbanor. Det krävs inte så mycket för att skapa tydlighet, det kan räcka med markeringar på marken. Bara man som användare vet hur man ska ta sig och slipper känna osäkerhet. Rörelsen på stråket i sig blir en magnet som lockar än mer rörelse. Det gäller att erbjuda en attraktiv färdled som har något användarna efterfrågar. Det kan vara så enkelt som en tydlig sträckning att färdas längs. Stråken erbjuder en kvalité som offentligt rum där det inte är fokus på att sitta still. Ett offentligt rum kan vara ett rum i rörelse, man vistas i offentligheten. Dessa två stråk skiljer sig i karaktär då det första stråket fungerar främst som färdled och Ströget har en mer estradaktig karaktär och är i sig självt en målpunkt. Det bygger på konsumtion och att visa upp sig och se andra, men även att färdas.

ÖRESUNDSVÄGEN - planområdet





PLANOMRÅDET I LUND

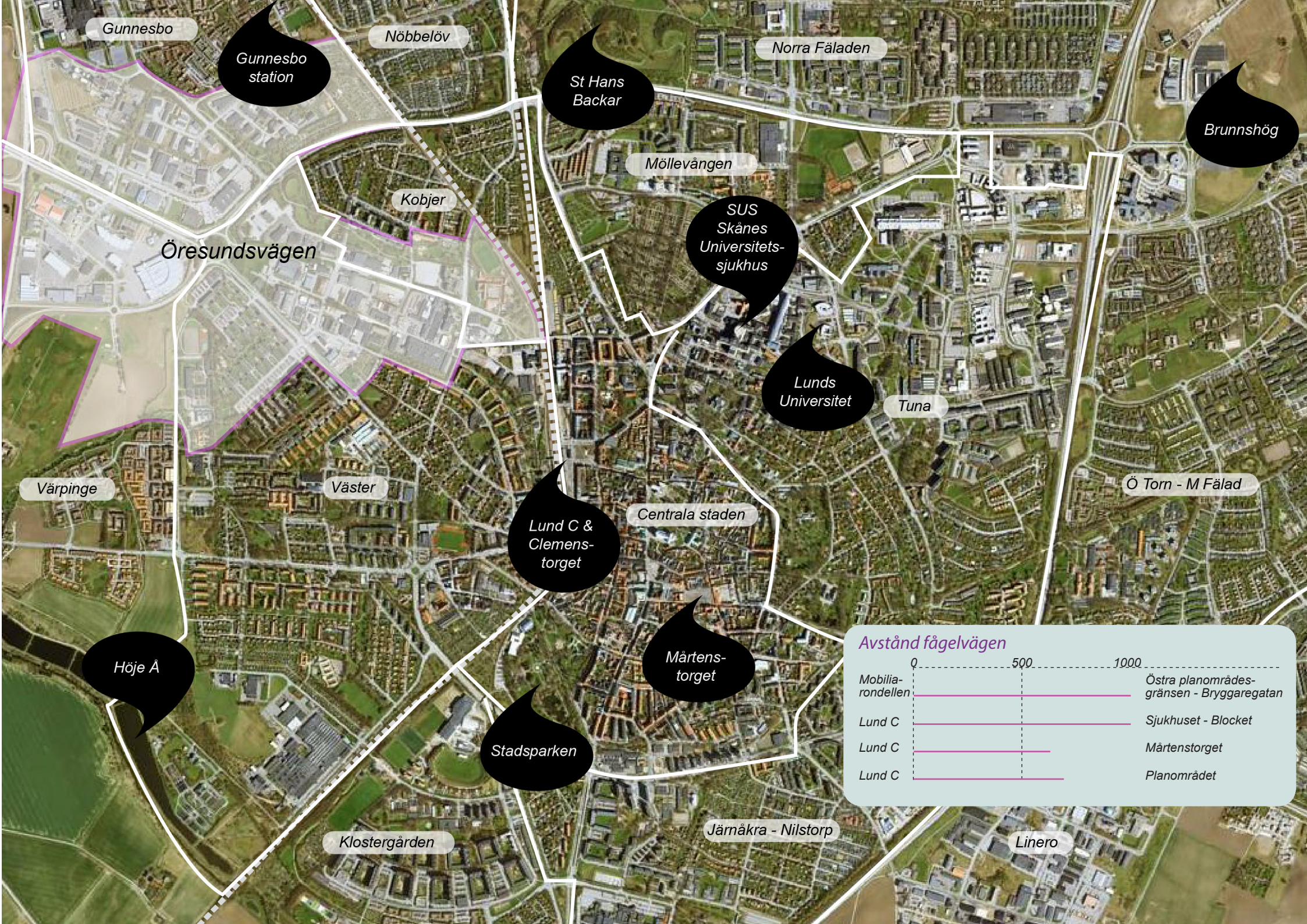
Öresundsvägen ligger i stadsdelen Väster vars namn syftar på läget väster om järnvägen. Övrig kringliggande bebyggelse är bostadsområden av blandad karaktär. Det är redan väletablerade områden med egna karaktärer. Största delen av bostadsbebyggelsen på Väster härstammar från 30 - 60-talet. Norrut gränsar det till stadsdelen Kobber vilket är ett bostadsområde byggt främst på 50-talet men här finns även äldre villabebyggelse. Söderut gränsar Öresundsvägen till delområdet Klosters fälä och Klosterhusen. Klosters fälä, vilket inkluderar ett större studentbostadsområde, uppfördes under 60-talet och är präglad av den byggideologi som rådde då. Klosterhusen är ett lummigt villaområde med blandad bebyggelse (www.lund.se).

Angående hur det är att bo på Väster kan man läsa följande på Lunds kommuns hemsida:

"Väster har en mycket blandad boendestruktur. Området rymmer både gamla och nya bostadsområden och blandningen av hyreslägenheter, bostadsrätter, radhus och villor bidrar till en omväxlande bild(www.lund.se)"

Lunds större målpunkter ligger på östra sidan av järnvägen; Sjukhuset, Lunds Universitet samt centrala Lund. Men Lunds nya kommunhus, Kristallen, håller på att byggas på västra sidan av järnvägen (www.lund.se). Pendlare och resenärer gör också Lund C till en stor målpunkt. St. Hans backar och Höje å är båda attraktiva grönområden.

Informationen i detta kapitel är baserad på de kunskaper jag inhämtade under min praktik på Lunds kommun. Jag har även hämtat information från ett Trafik PM för Öresundsvägen som dock ej ännu publicerats. PM:et går under arbetsnamnet "PM till fördjupning av Lunds Översiktsplan för Öresundsvägen med omnejd. TRAFIK – HÅLLBAR MOBILITET". Stadsbyggnadskontoret har godkänt att jag använder mig av information från Trafik PM:et.



Gunnesbo

Gunnesbo station

Nöbbelöv

Norra Fäladen

St Hans Backar

Brunnshög

Möllevången

Kobjer

SUS
Skånes
Universitets-
sjukhus

Öresundsvägen

Lunds
Universitet

Tuna

Ö Torn - M Fälad

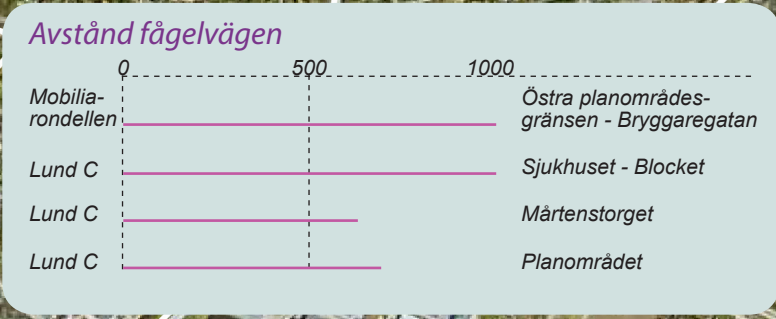
Värpinge

Väster

Centrala staden

Lund C &
Clemens-
torget

Mårtens-
torget



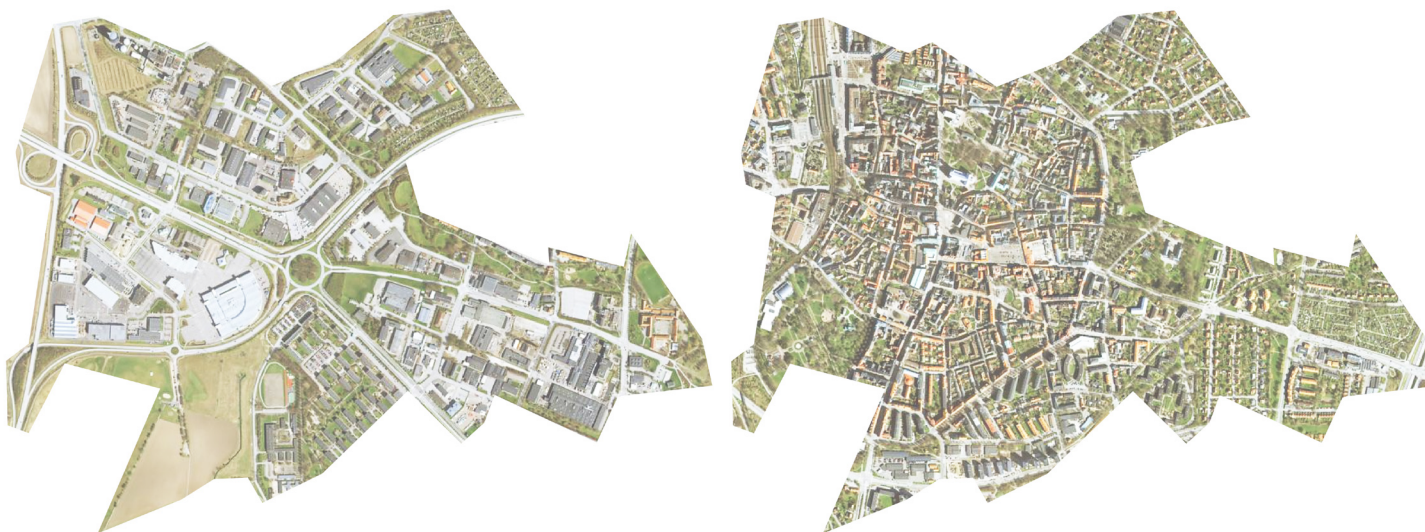
Höje Å

Stadsparken

Klostergården

Järnåkra - Nilstorp

Linero



Om planområdesfiguren placeras öster om järnvägen får nästan hela centrala Lund plats. Den stora kvartersstorleken blir även tydlig i jämförelsen.

ZOOM-IN PÅ ÖRESUNDSVÄGEN

Öresundsvägen och är idag ett företags-, handels- och industriområde. Funktionskraven har präglat områdets utformning som därmed har breda gator och storskalig bebyggelse. Här finns både tillverkningsindustri och mer serviceinriktad verksamhet som verkstäder och konsulter. Det är ett brett utbud av handel med både dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Några av de större verksamhetsutövarna i området är Tetra Pak, Fazers Bageri och NOVA köpcentrum. Orvar Löfgren menar att dagens industrilandskap kan verka historielöst;

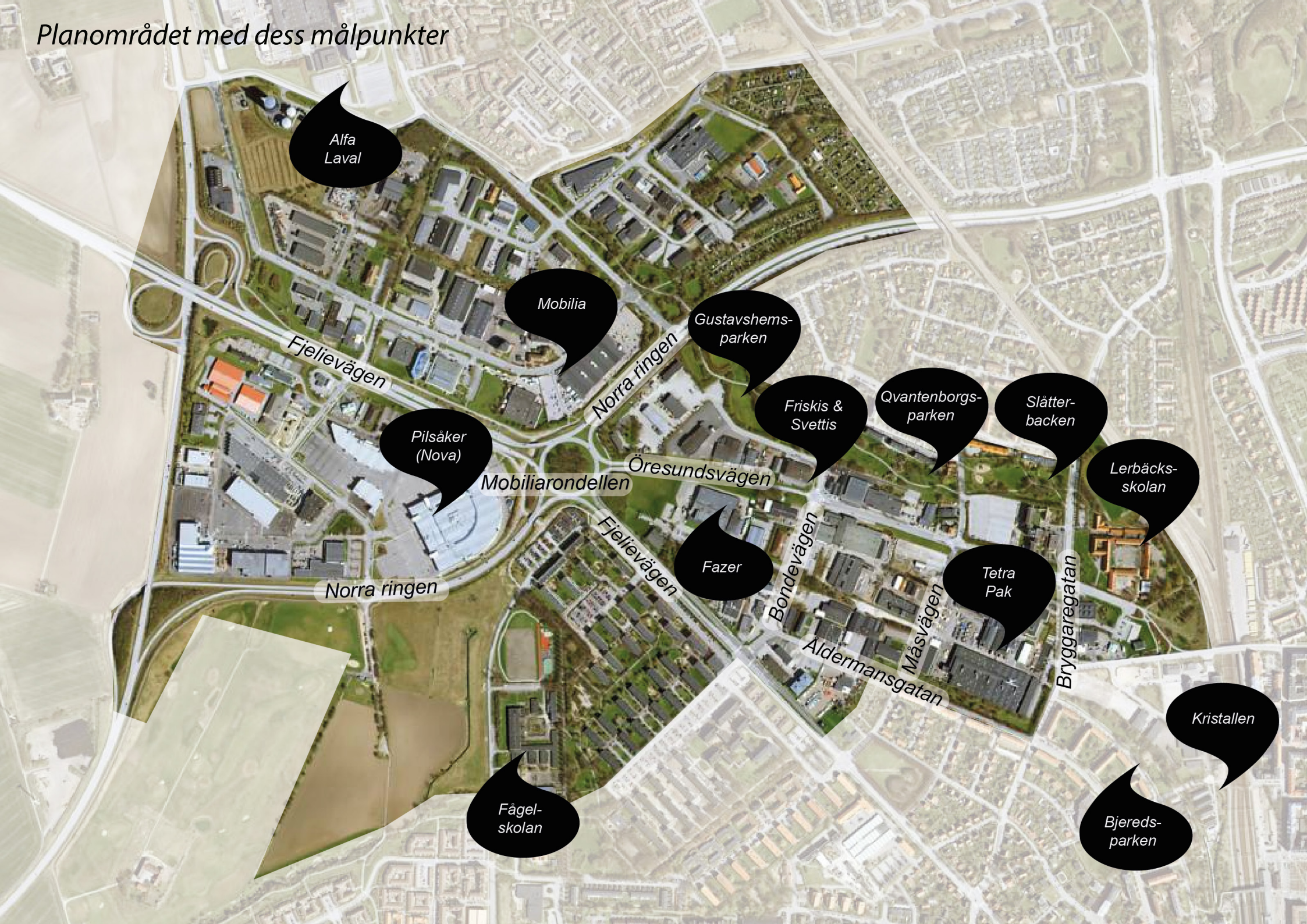
”ett antal byggnader och tomter vilka likt legobrickor snabbt kan byta ägare och produktion”. Men, fortsätter han, även om företag kommer och går så går det att läsa områdets historia. Företag visar upp en profil med exempelvis välskötta planteringar och skinande fasader (ordningen vid entrén speglar ordningen vid bokslut). Idag är en stor del av industrin tankeindustri och tjänsteindustri som exempelvis data och läkemedelsföretag men det finns även tillverkningsindustri. Här kanske grönskan fått växa vilt och det samlas skrothögar. Industrilandskapet består av mycket gränser; stängsel, grindar, vaktkurar, skyltar (Löfgren, 1997:57-58). Dessa gränser blir tydliga i Öresundsvägen och gör området svår genomträngligt. Stängsel och grindar gör de stora kvarteren omöjliga att passera genom vilket gör att man är hänvisad att följa de större vägarna runt om. De stora kvarteren är en anpassning till verksamhetsutövningen vilket även gett de breda körfälten. För fotgängare och

cyklister upplevs området därmed överdimensionerat och svårtillgängligt.

Utmärkande målpunkter inom Öresundsvägen och i dess närhet är handelsområdena Mobilia och Pilsåker, Lerbäcksskolan och Fågelskolan, Gunnesbo station, Friskis & Sveltis samt de större arbetsplatserna Tetra Pak, Fazer och Alfa Laval.

Stråkets framtida sträckning är till stor del avhängig av Tetra Paks stora verksamhetsområde vid östra planområdesgränsen. Tetra Pak är en av Lunds största arbetsgivare och de vill ha kvar sin verksamhet på platsen. Då Tetra Pak inte själva vill flytta skulle de få bli utköpta av en privat byggherre som även skulle få tillhandahålla en ny tomt till Tetra Pak. Detta blir enorma kostnader vilket leder till att de bostäder som byggs på Tetra Paks gamla tomt blir väldigt dyra. En fråga värd att fundera över är om det verkligen behövs mer dyra innerstad-

Planområdet med dess målpunkter



Alfa Laval

Mobilia

Gustavshems-parken

Friskis & Svettis

Qvantenborgs-parken

Slätter-backen

Lerbäcks-skolan

Tetra Pak

Fazer

Pilsåker (Nova)

Mobiliarondellen

Öresundsvägen

Norra ringen

Fjellievägen

Norra ringen

Fjellievägen

Bondevägen

Aldermansgatan

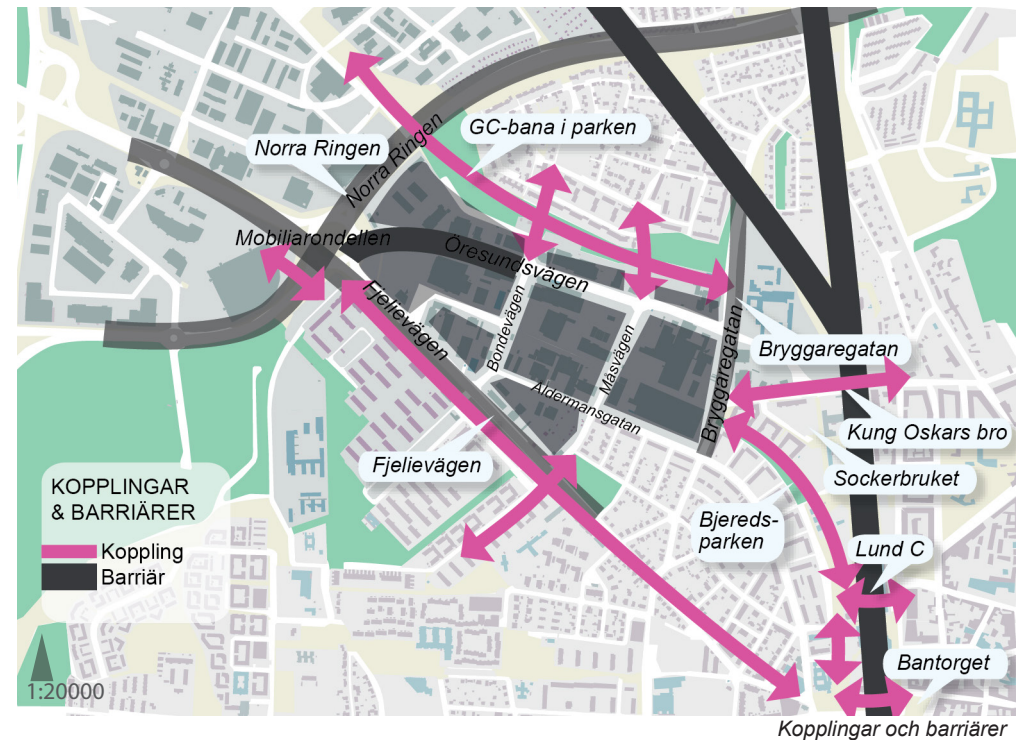
Måsvägen

Bryggaregatan

Kristallen

Bjereds-parken

Fågel-skolan



slägenheter? En annan fråga att fundera över är hur flytten skulle påverka Öresundsvägen. Idag strömmar kring 3500 (Tetra Pak) människor till och från arbetet på Tetra Pak varje dag. Dessa rör sig även ute i området på lunchrasten och andra tillfällen vilket ger rörelse till området. Skulle man kunna se det som en kvalité för området istället? Om Tetra Pak skulle flytta skulle det bli till ett mindre centralt läge och hur påverkar detta transporten till och från arbetet? Samtidigt måste frågor kring buller och föroreningar utredas om det ska byggas bostäder tätt intill. Kanske kan man lösa detta genom att låta kontorslokaler angränsa till Tetra Pak? Jag kommer vidare i mitt arbete fokusera på den delen av Öresundsvägen som befinner sig öster om Norra ringen då det är denna som kommer utvecklas först.

BARRIÄRER OCH KOPPLINGAR

Till industriområden hör ofta infrastruktur för tunga transporter och tät trafik. Det försvårar i hög grad en omvandling till blandad stadsdel genom att tidigare välfungerande trafikleder i ett nytt sammanhang bildar barriärer. Öresundsvägen ramar in av stora trafikleder som tidigare fyllt en vital funktion för området. Dessa är Norra Ringen, Öresundsvägen, Fjellievägen och Bryggaregatan vilka alla är vältrafikerade och svårforcerade för gc-trafikanter.

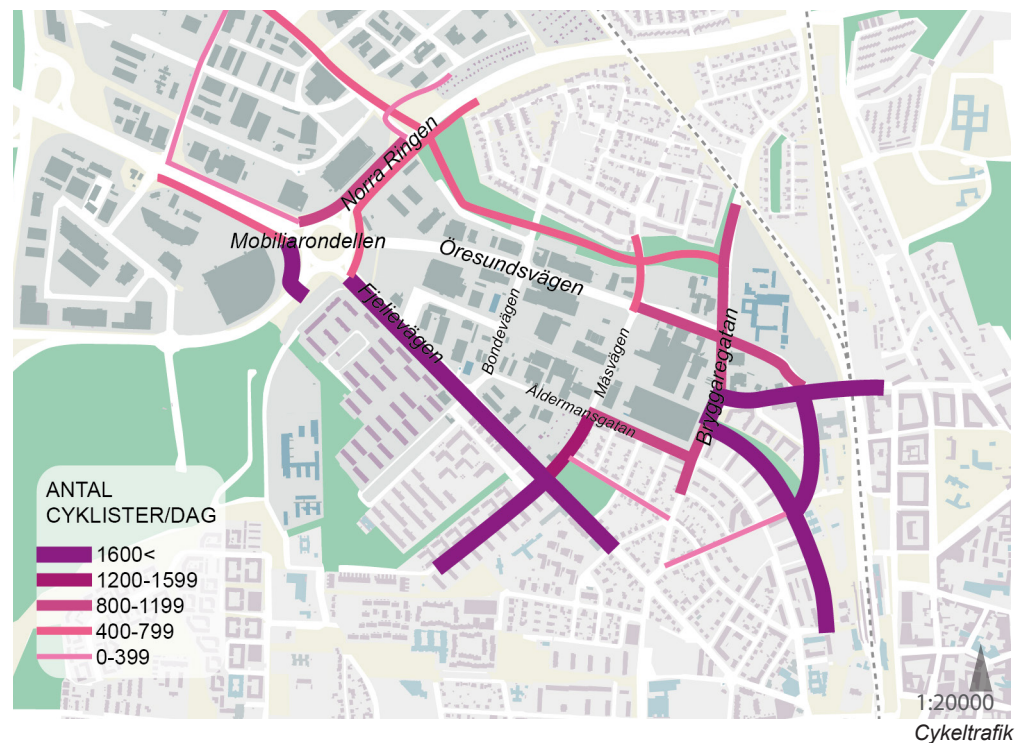
Det går inte att komma ifrån att järnvägen som löper rakt genom Lund är en betydande barriär, både fysiskt och mentalt. Det finns tre kopplingar över järnvägen för att nå Öresundsvägen; Kung Oskars bro, Lund C samt under järnvägen vid Bantorget. Här kan både motorfordon och gc-trafikanter ta sig under och från Bantorget

kan man följa Fjellievägen som har bra cykelbanor hela vägen till planområdet. Övergången vid Lund C är mer av stationskaraktär och upplevs väldigt otydlig. Det finns dock en bra koppling till Bjeredsparken som är enkel att följa. Kung Oskars bro ger en mycket snabb och bra koppling in till centrala Lund för fotgängare, cyklisterna och motorfordon.

Norra Ringen korsar man som gc-trafikanter i en tunnel precis sydväst om Mobiliarondellen. Det finns även en gc-tunnel i anslutning till Gustavhemsparken.

GÅNG- CYKELTRAFIK I OMRÅDET IDAG

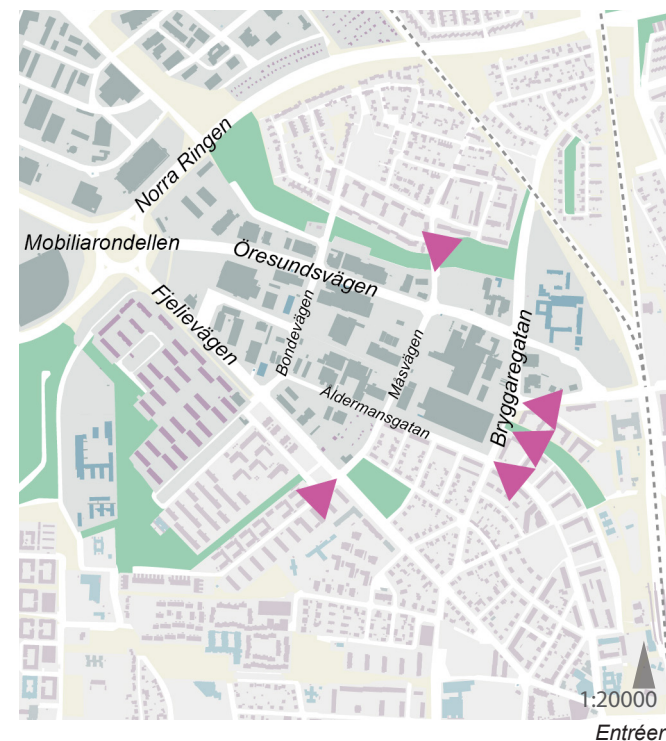
Ett sammanhängande cykelbanenät saknas inom området och det är i dagsläget rätt svårt att ta sig fram på cykel. Det finns däremot cykelbanor runt om och stor del



av cykeltrafiken passerar endast området på väg mot centrum och kringliggande bostadsområden. Det är tät cykeltrafik längs Fjellievägen, vid Bjerredsparken, över Kung Oskars bro och i parkområdet söder om Kobjer. Den sistnämnda gc-banan upplevs i partier aningen otrygg då växtligheten gör den mörk och överskådlig. Det är dock en viktig koppling mellan Kobjer och centrum. Cykelbanan vid Fjellievägen är separerad från trafiken och känns säker att cykla på om än aningen trist med tanke på den tunga trafiken. Inom planområdet finns nästan inga cykelbanor och det är tydligt att vägarna är till för fordonstrafik. Gångbanor i form av trottoarer finns över hela området förutom den västra delen av det stora kvarteret precis öster om Mobiliarondellen.

KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet är relativt väl försett med kollektivtrafik. Inom området finns två stadsbusslinjer samt en regionbusslinje. Huvuddelen av planområdet når en hållplats inom 350 meters radie. Planområdets södra del försörjs med stadsbuss från Lund C via Byggmästaregatan in i planområdet och under vardagar, dagtid, uppgår turtätheten till fyra bussar/timme. Fjellievägen trafikeras av stadsbuss som försörjer norra delen av planområdet med kollektivtrafik. På vardagar, dagtid, går upp till sex bussar per timme. Regionbuss från Bjärred trafikerar Fjellievägen på sin väg till Lund C. Det finns två tågstationer i planområdets närhet. Gunnesbo station trafikeras av lokaltågstrafik, pågatåg, med upp till tre avgångar per timme mot Lund C respektive Helsingborg. Lund C trafikeras av fjärrtåg, re-



gional- och lokaltåg och har stor turtäthet från flera orter i regionen.

ENTRÉER

Det finns flera kopplingar till omgivningarna men de som framstår som de mest välanvända är Kung Oskars väg, Bjerredsparken samt Fjellievägen. Det är även här områdets givna entreer finns. Måsvägen upplevs relativt använd som genomfart så till viss mån finns även entreer till området på den. Kommer man från nordväst och ska öster eller söderut väljer nog de flesta att passera området på Fjellievägen där det finns gång- och cykelbana.



Visionsbild, Lunds nya entre från Mobiliarondellen

KOMMUNENS VISION

I ÖP 2010 för Lund anges området kring Öresundsvägen och södra delen av Gunnesbo som aktuella för utveckling. Visionen är en stadsdel med tät struktur och blandstaden som förebild. Enligt visionen är det viktigt att området blir väl förankrat till övriga Lund och att inga barriärer upplevs gränsa av området. Attraktiva offentliga rum poängteras också i visionen. Öppna fasader, verksamheter i bottenvåningarna och små kvarter ska ge en god livsmiljö.

Området ska bäras upp av en ryggrad där kollektivtrafik, grönska och vatten samlas. Exempelvis kan synligt dagvatten löpa längs stråket och spårvägens räls kan omges av gräs. Ryggraden, eller stråket, bör ha tydliga noder som kopplar samman hållplatslägen, bebyggelse och gc-nätet vilket ger levande mötesplatser i området. Goda möjligheter för cykelparkering, speciellt vid hållplatser, bör skapas. Kontinuitet i sträckning och placering av noder är av stor vikt. Bjeredsparken är en av

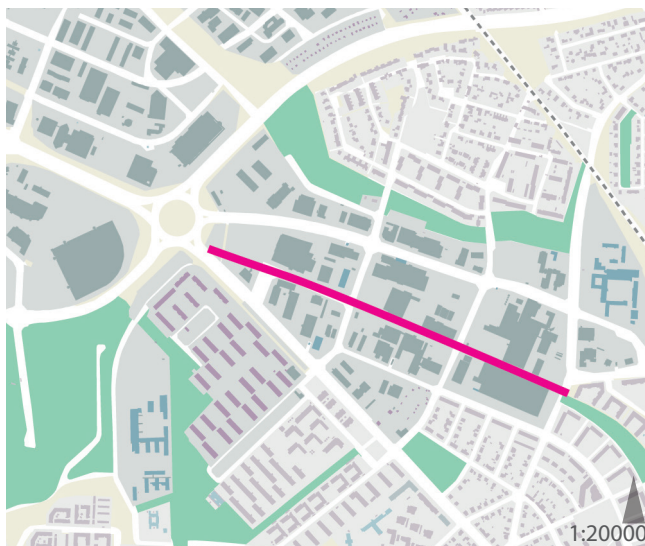
kopplingarna som leder till Öresundsvägen. Denna står inför en omfattande upprustning och ska förlängas in i området.

Omvandling av angränsande Sockerbruksområdet till bostadsområde har påbörjats och där har redan inflyttningen börjat (www.lund.se). Det är ett första steg i den stadsomdaning västra delen av Lund kommer genomgå och därmed öppnas det upp för utveckling vidare västerut.

Det nya kommunhuset Kristallen håller på att byggas söder om Sockerbruksområdet, vilket är ett led i omdaningen av västra Lund. Även en ny bro för gc-traffic är planerad här, Skyttelbron. Den kommer gå från Brotorget vid Kristallen över järnvägen och ca 2000 cyklister per dygn beräknas använda den (Reinertsen).

Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras och även så

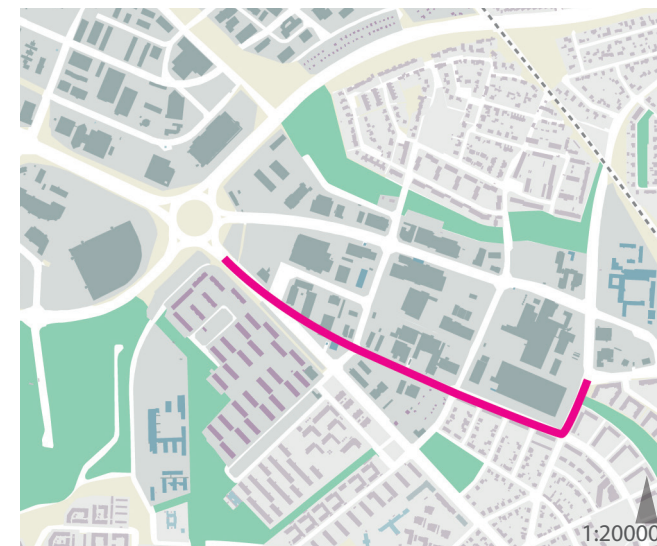
kollektivtrafiken. För att främja gång och cykeltrafiken ska båda näten förstärkas och bli trygga, attraktiva och gena. Fokus bör även läggas på orienterbarhet, framkomlighet och trygghet. Gc-stråken upplevs säkrare om de omges av bostäder eller verksamheter i bottenplan. För att skapa ett tryggt och attraktivt gc-nät krävs att vägnätet har en tydlig hierarki mellan olika vägtyper och att det enkelt går att urskilja de olika stråkens karaktär. Gc-nätet från Gunnesbo bör utvecklas in i planområdet och mot Bjeredsparken och Kung Oskars bro. De befintliga cykelstråken från Gunnesbo, Bjeredsparken, Fjelievägen och Klosters Fälad ska också stärkas och kopplas samman inom planområdet. Målet är att skapa ett cykelnät som binder samman alla stadsdelarna med varandra samt ger ett välutvecklat nät även inne i områdena.



Alternativ 1: Stråket rakt igenom

- + Gen sträckning som kopplar vidare från Bjeredsparken och Kung Oskars bro på ett naturligt sätt
- + Stråket hamnar i områdets naturliga mitt
- + Placeringen möjliggör stadsmässig struktur runt stråket
- + Etablering av verksamheter runt stråket blir möjligt
- + Sträckningen gör området lättorienterat samt stråkets riktning tydlig

- Lång siktlinje kan göra att miljön upplevs storskalig
- Busstrafiken går i dagsläget runtomkring planområdet vilket gör att spårvagnshållplatser och
- Busshållplatser blir svåra att koppla samman
- Om stråket blir separerat från annan trafik blir af-färslägena inte lika bra



Alternativ 2: Stråket i söder

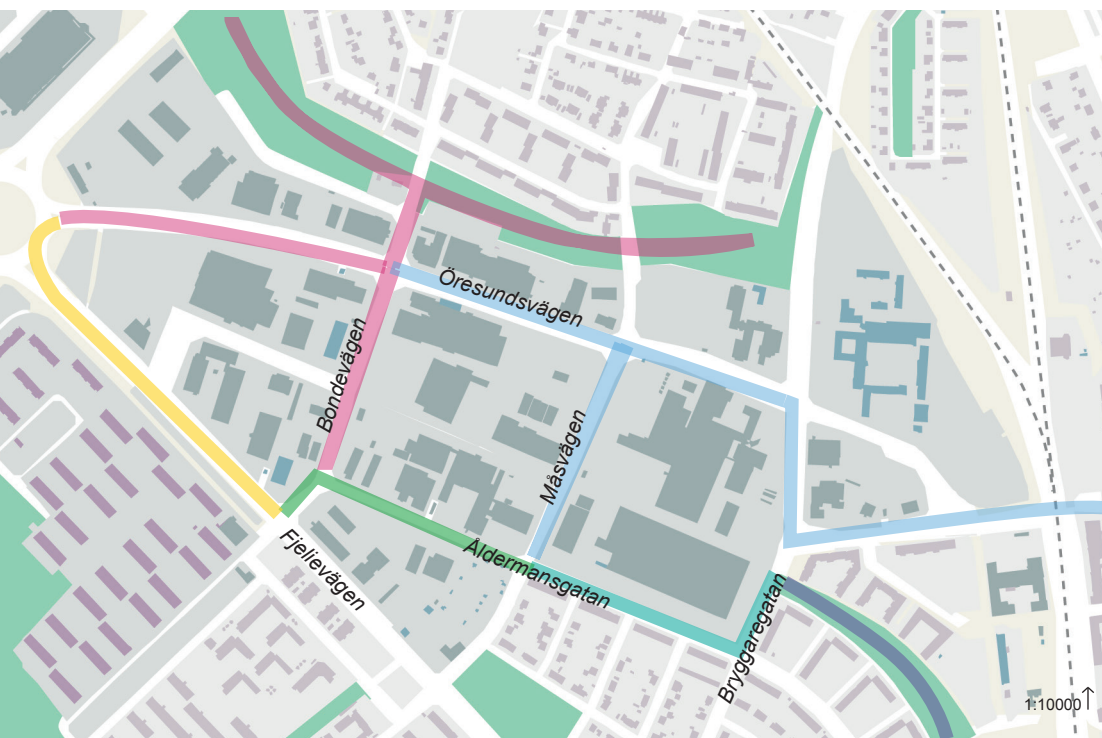
- + Alternativet är inte beroende av Tetra Pak
- + Spårvägen kan kopplas ihop med busstrafiken på Fjelievägen
- + Det blir lättare att utnyttja gatan fram till dess att spårvägen byggs då spårvägen går i gatutrafik
- + Möjlighet att skapa en nod vid Åldermansgatan där buss och spårvagn kan kopplas samman med service och verksamheter

- Sträckningen blir inte lika gen och tydlig
- Då sträckningen inte bildar en mittaxel i området minskar möjligheten att smala grönska, kollektivtrafik och gc-trafik.
- Fjelievägen blir Lunds entré och bör utformas med tanke på detta

STRÅKETS STRÄCKNING

Alternativ för stråkets sträckning har diskuterats och slutligen har två alternativ fastslagits. I diskussionen utgår man från att spårvägen går längs stråket, även om detta tidsmässigt dröjer. Spårvägen fungerar som ett bärande element i stråket.

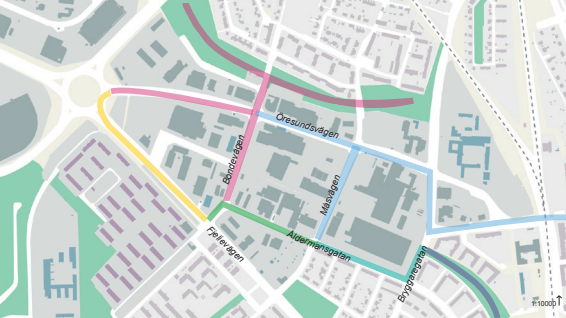
OBSERVATIONER FRÅN CYKEL



Jag kommer på cykel genom Bjerredsparken från Lund C. Längs parkens västra sida löper äldre tegelhus placerade i L-formation och den östra sidan av parken möter de nybyggda husen i Sockerbruksområdet. Bjerredsparken håller på att rustas upp och kommer bl.a. få ett nytt joggingstråk, ny lekplats och bättre grönsstruktur. Parkstråket och cykelvägen får ett abrupt slut där Bryggaregatan korsar parken. Tvärs över gatan ligger Tetra Pak. För att komma in i planområdet får jag runda Tetra Paks stora tomt. På grund av kvartersstorleken i området är det sammantaget inte så många vägar att färdas på; Öresundsvägen, Fjellievägen, Bondevägen, Åldermansgatan, Måsvägen samt Bryggaregatan. Annedelsgatan går också från Bondevägen en bit in i kvarteret mot Mobiliarondellen.

Jag rundar tomten söderom på Åldermansgatan som möts av en remsa lummig park mellan Tetra Paks tomt och själva gatan. Det gör att intrycket mot industribyggnaden ändå blir trevligt. Södra sidan av gatan kantas av flervåningshus och bakom dessa ligger ett villaområde bestående av äldre villor i blandat utförande vilket ger ett pittoreskt uttryck. Den här delen av Åldermansgatan verkar trafikerats av en del cyklister men det finns ingen cykelbana.





Jag följer Aldermansgatan vidare. Efter korsningen Måsvägen/Aldermansgatan omges gatan av industri på båda sidor. Här är det färre cyklister. Antagligen cyklar de längs Fjellievägen istället där det finns cykelbana. Det lutar lite uppåt och gatubredden känns tilltalande. Bebyggelsen runt om är otillgänglig då tomterna till stor del är instängslade. Många byggnader ger ett alldagligt intryck men det finns byggnader som sticker ut och som har estetiskt intressanta värden att bevara. Aldermansgatan slutar när den möter Bondevägen och jag fortsätter på Fjellievägen.

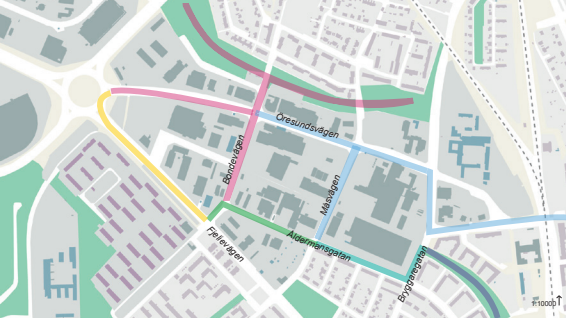
Det är rätt många som cyklar här och det finns en separat cykelbana. Sydväst om vägen är ett område med tegellamellhus och nordöst om vägen fortsätter industriparken. Fjellievägen är bred och upplevs än bredare då avståndet från husen till vägen är långt. Vägen är tvåfilig i två riktningar och är infartsleden till centrala Lund. Här försvinner både trottoar och



cykelbana på nordöstra sidan. Det är tydligt att det är ett industriområde med fokus på motorfordonstrafik.

Jag rundar industriområdets spets och tar Öresundsvägen tillbaka österut. Här får jag som cyklist ta mig fram i biltrafiken vilket känns fullkomligt livsfarligt med tanke på alla tunga transporter. Där Öresundsvägen korsas av Bondevägen återkommer trottoaren samt en markerad cykelbana i vägen. Genom Kobjersparken norr om Öresundsvägen ligger en långsträckt tredelad park genom vilken en cykel- och gångbana går. Där Bondevägen möter parkstråket verkar det som flera väljer att cykla ner på Öresundsvägen. Jag tar en runda i parken och konstaterar att den är både vacker, lite vildvuxen och mörk vilket gör att den kanske kan upplevas otrygg längre österut. Jag cyklar en vända på Bondevägen, där ingen separat cykelväg finns, för att sedan åter ta mig vidare längs Öresundsvägen.





Öresundsvägen är bredare än de nord-sydliga gatorna och tungt trafikerad. Där den möter Måsvägen svänger jag in för en vända även här. Den kantas av en allé på östra sidan och är inte så bred vilket gör att den upplevs som en relativt trevlig gata. Här finns tydlig cykebana på båda sidor av vägen. Åter på Öresundsvägen möter denna Bryggaregatan vilken är vältrafikerad både med cyklister, fotgängare och motorfordon. Härifrån kan man välja att antingen cykla längs Bjeredsparken eller över Kung Oskars bro in mot centrala Lund. Jag cyklar över Kung Oskar bro den här gången. Den är vältrafikerad av alla trafikslag och pga. lutningen blir det lite av en aha-upplevelse när de vackra tegelhusen tornar upp sig på andra sidan bron. Innan järnvägen söder om Kung Oskars väg ligger Sockerbruksområdet vilket är ett helt nybyggt område med främst bostäder.



SAMMANFATTNING

Öresundsvägen är en del av Väster. Kringliggande bebyggelse är till stor del uppförd kring 50 – 60 talet och dessa delområden är väletablerade. Öresundsvägen upplevs lite som en kloss på Väster och en omvandling av området kommer medföra en stor strukturell förändring.

Idag upplevs området Öresundsvägen otillgängligt. Det är områdets karaktär, bristande kopplingar samt avskärmande barriärer gör att området upplevs otillgängligt. Men i framtiden kommer det troligtvis inte att vara så då mycket håller på att förändras på Väster.

I och med att området Sockerbruket tillgängliggörs växer Väster hela vägen fram till järnvägen. I samband med detta stärks kopplingen över Kung Oskars bro och Bjeredsparken rustas upp. Lunds nya kommunhus Kristallen håller på att byggas på Väster vilket med-

fört planläggning av Skyttelbron strax norr om Lund C. Öresundsvägen knyts in i Lunds stadsstruktur och länkar mellan östra och västra Lund förbättras. Möjligheten att koppla Öresundsvägen till de större målpunkter som avståndsmässigt ligger nära, men mentalt långt borta, ökar.

Dagens rörelsemönster som innefattar transport till och från arbetet kommer att förändras. Ett bostadsområde präglas av vardagliga sysslor och följs blandstadskonceptet inkluderas även rörelsen dessa verksamheter genererar. Enligt ÖP2010 ska ett stråk löpa genom Öresundsvägen och vara områdets ryggrad samt ett grönt rum. Om spårvägssträckningen på Väster blir av ska den kopplas samman med stråket.

Visionsbild: liten men mångfunktionell park



ÖRESUNDSSTRÅKET: vision



VISION

STRUKTURELLA ASPEKTER

Det ska upplevas enkelt och attraktivt att färdas längs stråket. För att stråket ska bli det självklara valet för transport ska sträckningen vara gen, tydlig och orienterbar. Stråket ska bli en del av den nya gatustruktur som växer fram i Öresundsvägen och fungera som orienteringselement under utvecklingen och i det färdiga området. Det krävs då tydliga utblickar och länkar till omgivningen och en kontinuitet i stråket som gör det lätt att följa. Stråket ska ha tydliga start/målpunkter och tydliggöra vidare vägval. En viktig fråga är vart de som färdas på stråket ska? Stråket ska namnges för tydlighetens skull; Öresundsstråket.

Med utökade kopplingar till östra Lund blir det nya gena sträckningar mellan öst och väst och stråket kan bli en fortsättning på en ny struktur där de bägge delarna är mer sammankopplade. På de platser där stråket möter korsande gator anläggs noder som fungerar både som markörer på koppling utåt och vistelserum. Biltrafiken ska ledas runt om stråket och här kommer spårvägen att löpa om det beslutas att den ska bli av.

UPPLEVESEMÄSSIGA ASPEKTER

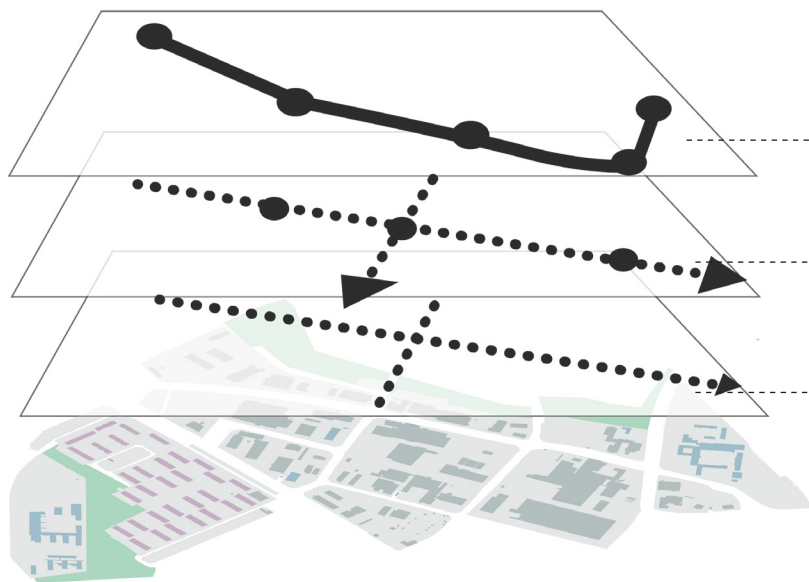
Stråket kommer att växa fram i ett område som genomgår en totalförändring, från industriområde till bostadsområde. Öresundsvägen bär på en historia och en del byggnader och verksamheter bevaras. Den rörelse som sker idag kommer att ändra karaktär då bostäder byggs och behovet kommer att se helt annorlunda ut. Mäniskor kommer i större utsträckning röra sig olika tider på dygnet och vardagssysslor som att handla och hämta på barn kommer att öka rörelsedynamiken i området. Stråket ska fungera som en enkel transportväg för fotgängare och cyklister med bra gång och cykelbanor.

FYSISKA ASPEKTER

Stråket ska vara utformat med hänsyn till gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik. Gång och cykelbanorna ska ha en tydlighet i markmaterial och skyltning. Att stråket är en plats för rörelse ger en kravlöshet till stråket som offentligt rum. På stråket färdas man och ur det faktumet uppstår ibland, medvetet eller omedvetet, möten. Vid hållplatslägen där folk rör sig är det ett bra läge för utveckling av noder. Det ska finnas mycket grönska och tilltalande element på stråket vilket bidrar till att det blir ett attraktivt rum, inte bara en gata. Ett bilfritt stråk ökar känslan av att det är ett offentligt rum. Det ska vara en lummig och intim atmosfär.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Syftet med stråket är att uppmuntra gång och cykeltrafik och överbygga de både fysiska och mentala barriärer som hindrar effektiv cykeltrafik idag, samt att erbjuda ett attraktivt offentligt rum. Genom en successiv etablering approprieras området i ett tidigt skede. Detta gör att folk börjar använda området vilket är den mest grundläggande förutsättningen för ett välfungerande stråk.



Det råder brist på cykelbanor i Öresundsvägen. Kopplingarna över järnvägen är få och Väster upplevs avskuret. Öresundsvägen med sina stora kvarter och tunga trafik upplevs otillgängligt för gc-trafikanter. Hur ska man skapa ett välfungerande stråk och offentligt rum i Öresundsvägen?

ETAPP 1

IDAG

Öppna upp området genom temporära cykelbanor. Genom att markera dessa på marken och skylta för orientering kan Öresundsvägen bli mer tillgängligt för cyklister redan idag.

Att uppmuntra cykeltrafik medför att folk börjar röra sig i och bekanta sig med området samt även upptäcka den omdaning området står inför.

ETAPP 2

NÄR OMRÅDET BÖRJAT BEBYGGAS

Anläggning av temporära platser där det verkar finnas underlag för detta. Cykelstråken dras om under byggnationens gång om det behövs. Orienteringen är hela tiden tydlig med skyltar och färgmarkerade stråk. Kopplingarna till östra Lund förbättras med Skyttelbron och ombyggnation av Lund C. Uppläsa om förändringarna på Väster även i östra Lund.

Ju mer området används redan innan det bebyggs desto större relationer och anknytningar utvecklar de som använder platserna till området. Detta syftar till att det ska kännas naturligt och självklart att använda stråket när det är färdigt.

ETAPP 3

NÄR STÖRRE DELAR AV OMRÅDET ÄR BEBYGGT OCH STRÅKET FÅTT EN DEFINITIV STRÄCKNING

En slutgiltig gestaltning av stråket med varma färger och lokalt förankrade växtmaterial. Spårvägen kommer att gå i gräs för att öka upplevelsen av ett grönt rum och biltrafiken ledas runtom stråket. Enhetlig markbeläggning kommer att tydliggöra stråkets sträckning och tydliga skyltar och kartor underlätta orienteringen. Med små platser, både gröna och torgliknande, samt bra trottoarer och cykelvägar upplevs miljön tilltalande för fotgängare och cyklister.

Då det redan etablerats relationer till området och cykelstråken redan har börjat användas befolkas stråket utan ansträngning. Genom att människor är i rörelse på stråket samt att karaktären är vistelsevänlig är förhoppningen att det från början blir ett välfungerande stråk och offentligt rum.

ÖRESUNDSSTRÅKET: förslaget



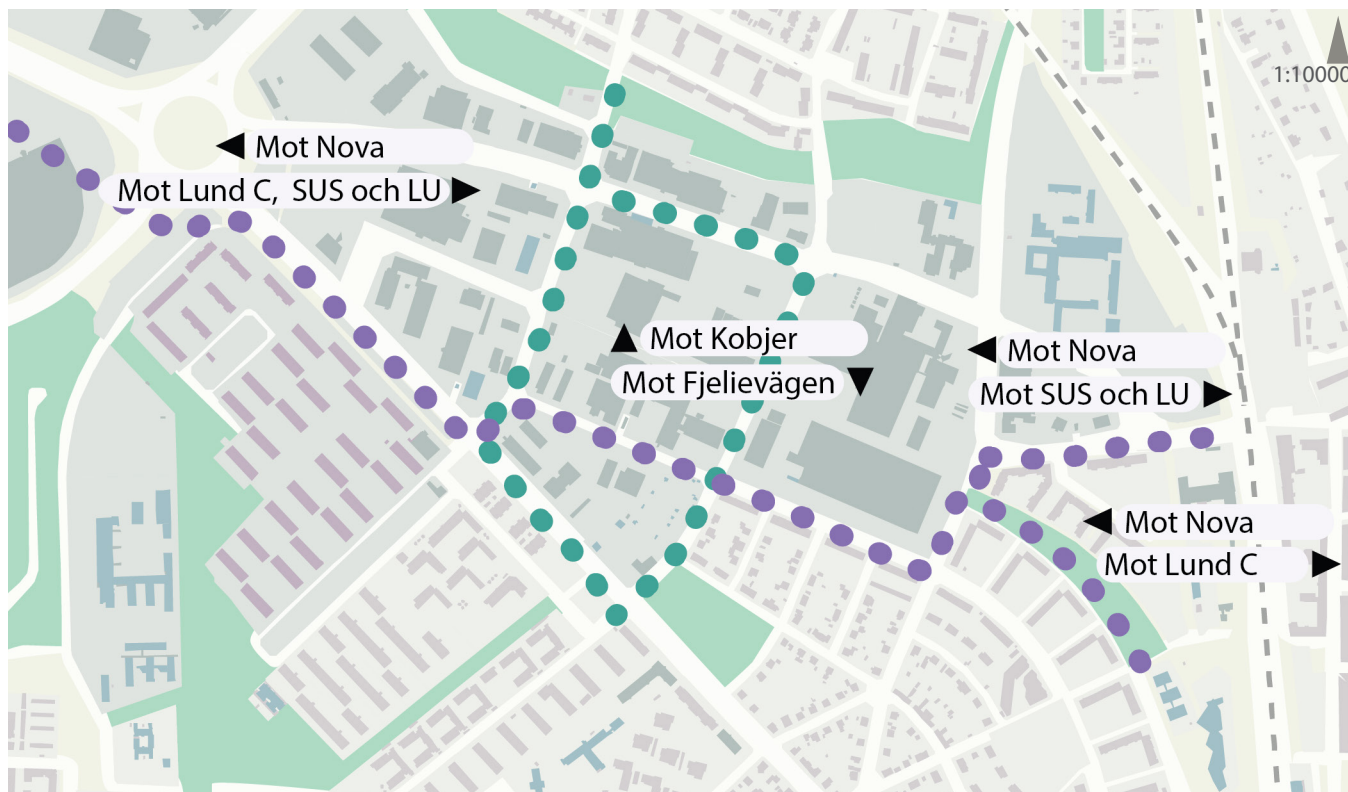


ETAPP 1

Öppna upp och
appropriera

I etapp 1 planteras det frö som ska växa till sig och bli ett stråk. Temporära cykelbanor markeras ut i det idag svårtillgängliga området, där cykelbana finns markeras de på denna och annars i körbanan. Tydlighet är viktigt och sörjes för genom två färgmarkerade banor med olika sträckningar och skyltning som talar om vart banan leder. Det ska vara tydligt att det finns en bana att följa som leder dig någonstans.

Cykelbanorna markeras i två olika färger med olika riktningar: Nova – Lund C, SUS, LU samt Kobjer – Fjeliävägen. De kantas av stolpar i samma färg på vilka det står textat dess riktning. Sträckningen Nova – Lund C, SUS, LU är lila och kommer att bli utvecklas till det framtida stråket. Den andra sträckningen är grön och går inne i området och syftar till att uppmuntra cykeltrafik här samt att väcka nyfikenhet för utvecklingen området kommer att genomgå.



mot KOBBER

mot NOVA

*De prickade cykelbanorna gör Öresunds-
vägen till en plats i folks mentala kartor
och är en del av etableringen av det fram-
tida stråket.*



Cykelbana i körbanan på Aldermansgatan



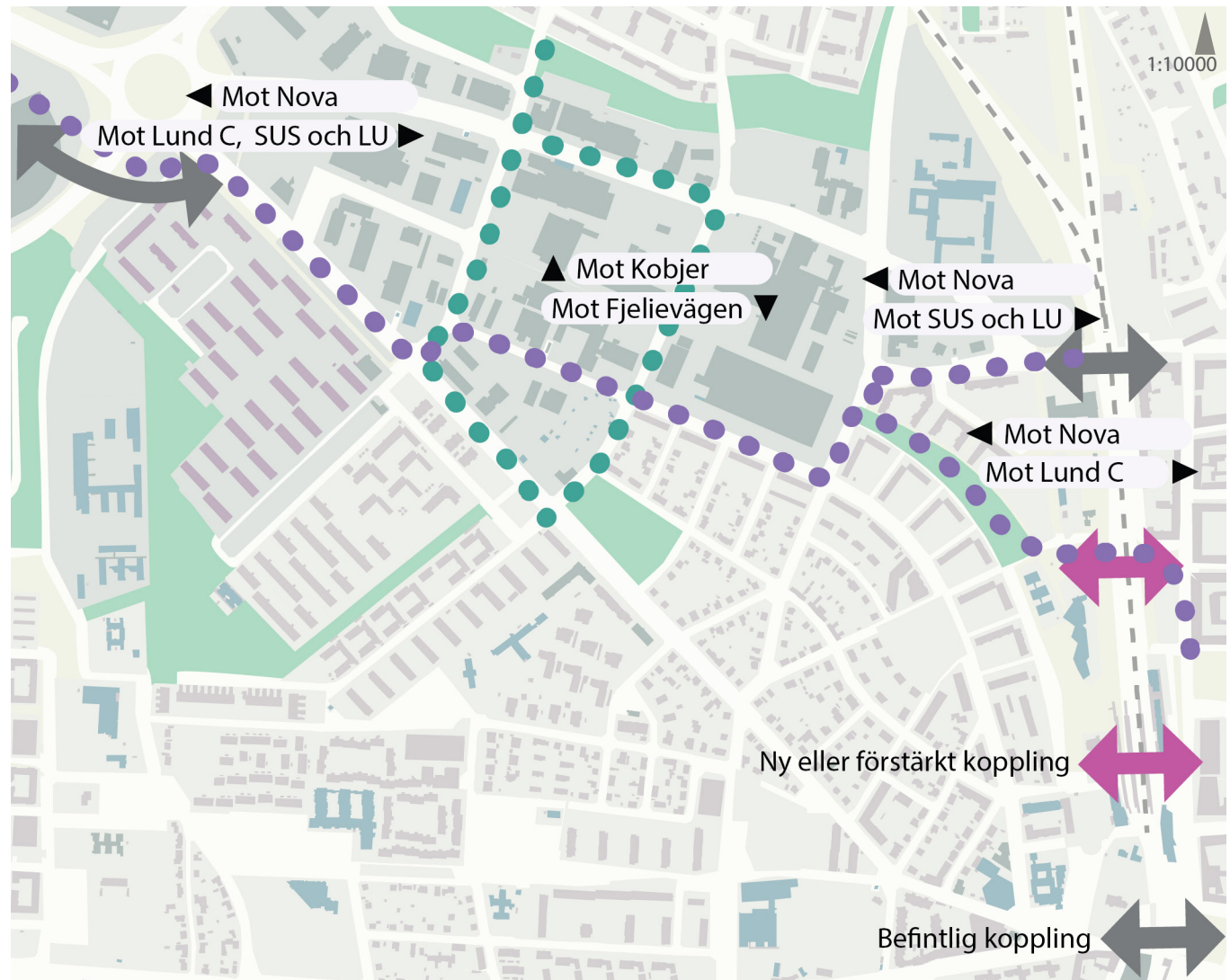
ETAPP 2

*Koppla och
uppmärksamma*

Väster kommer att få två förbättrade kopplingar till östra Lund. Den ena är en stärkt koppling vid Lund C som kommer att byggas om. Den andra är en ny bro, Skyttelbron, vid det nya kommunhuset Kristallen. Skyttelbron är avsedd för gc-trafikanter och 2000 cyklister beräknas använda den per dag.

För att uppmärksamma utvecklingen Väster genomgår placeras skyltar ut öster om spåren, kring Lund C. Syftet är att lyfta gång och cykel som ett transportalternativ i ett område som tidigare upplevts svårtillgängligt. Cykelbanorna är temporära men med hjälp av skyltning och färgmarkeringar för cykelväg erbjuder de ändå tydlighet och orienteringshjälp. Sträckningarna på cykelbanorna är inte definitiv eftersom området håller på att utvecklas och gatustrukturen kommer att förändras men eftersom cykelbanorna är tydliga är de lätta att följa oavsett sträckning.

I Öresundsvägen informeras det om områdets historia för att visa på lokala förhållanden och hur området används idag. Det ger området och de byggnader som bevaras en historisk förankring. Det blir även spännande inslag längs med färdleden. För att koppla samman historia och framtid informeras även om den pågående utvecklingen. Att skapa en relation till området och genom att uppmuntra rörelse i form av cykeltrafik är ett steg i approprieringen av området.



EXEMPEL PÅ AKTIVITETER FÖR ATT INFORMERA OCH UPPMÄRKSAMMA:

- "Följ prickarna om du vill se något du inte visste att du ville se!!" – en industribyggnad som ska rivas är upplyst eller inramad med en ram på ett staffli, ny plan bredvid.
- Temporära platser, främst på lägen som kommer utvecklas till offentliga rum framöver, möbleras med träd i krukor och flyttbara möbler. Företag och studenter kan bjudas in att bidra eller ansvara för olika delar.
- Kartor för översikt och tydlighet
- Skyltning på "andra" sidan spåren: "Ta cykeln till Nova" "Cykla hem till Gunnesbo!" "Arbetar du på Tetra Pak? Promenera!" "Träna på F&S? Gå dit istället för att ta bilen!"





Temporärt träd, fotograf Design Boom

“Det finns något lockande i det tillfälliga. Att en plats förvandlas, men endast för en kort stund. Att vara där och ta del av något icke beständigt, innan det är för sent. Den temporära arkitekturen lämnar inga bestående spår, men den har alltid funnits. Som ett enkelt skydd mot väder och vind i form av hyddor eller beduinernas ökentält. Eller en storslagen konstruktion i samband med ett kungligt bröllop eller firandet av en seger. Fram till dagens partytält som ställs upp i trädgårdar och parker, tillfälliga byggnader för att fira en fest, visa upp ett verk eller lindra i nöd. En påkostad och tekniskt invecklad paviljong under en världsutställning såväl som den japanske arkitekten Shigeru Bans bostäder i papp för jordbävningsoffer har en gemensam nämnare. Nämligen att de uppfyller ett syfte under en begränsad tid (Tidskriften Rum).”



ETAPP 3

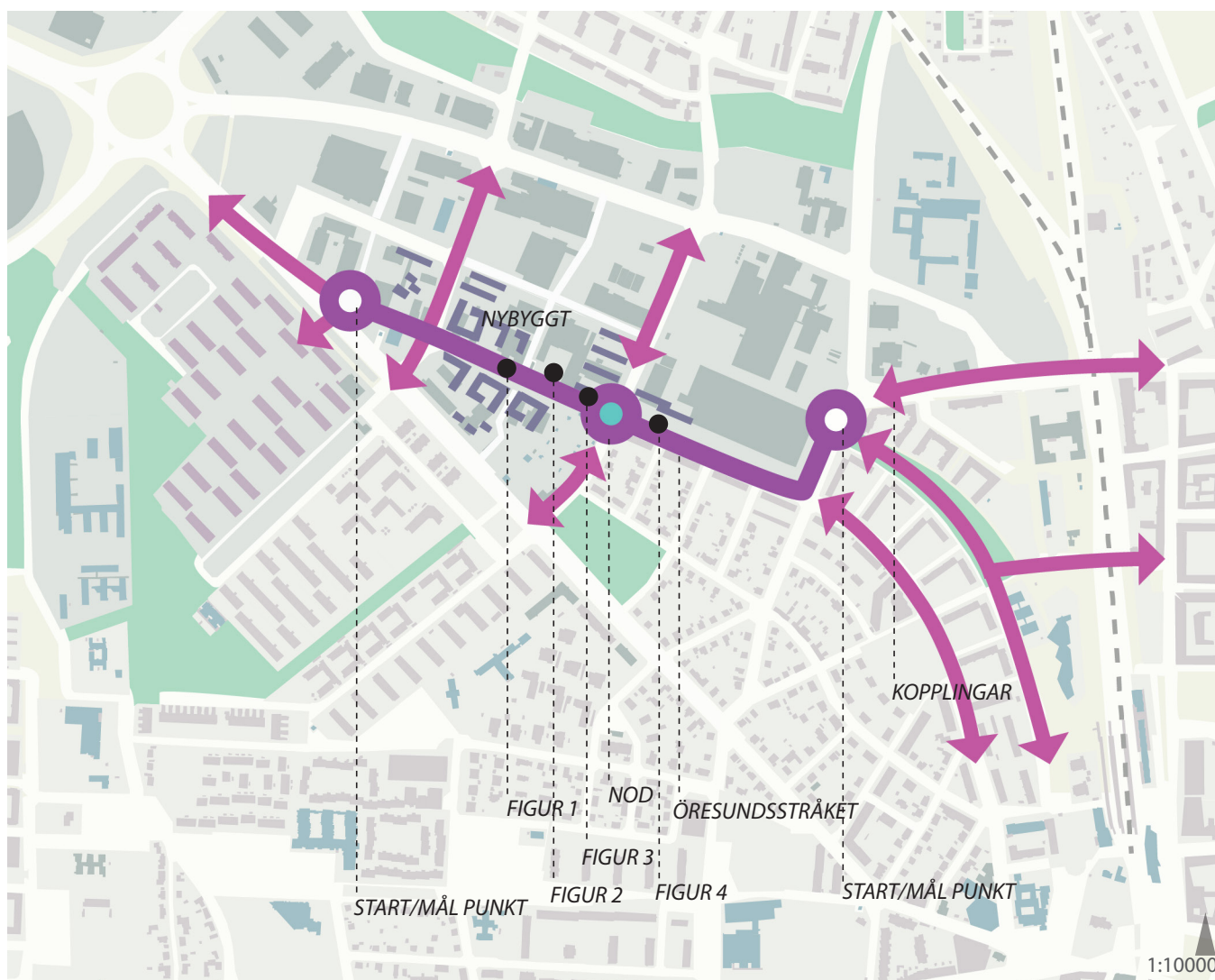
Etablera



Flera kommande beslut kommer att vara avgörande för stråkets sträckning och slutgiltiga gestaltning. Tetra Paks lokalisering är avgörande och eftersom företaget önskar behålla sitt läge har jag utgått från det alternativet. Stråket kommer därmed att börja på Bryggaregatan för att vidare följa Åldermansgatan och Fjellievägen. Spårvägen har även en betydande roll för stråket. Jag utgår ifrån att spårvägen blir av och att den kommer att dras genom Öresundsvägen.

Stråket får namnet Öresundsstråket och dess start- och målpunkter kommer att markeras tydligt. Öresundsstråket har en karaktär som avviker från kringliggande gator vilket gör det lätt att följa. Karaktären är intim, lugn och lummig och stråket är bilfritt. Öresundsstråket kommer att vara den färdled där boende i det nya området färdas och rör sig för att utföra vardagssysslor. Men det kommer även vara en transportled, eller ett vistelserum, för boende i kringliggande områden. NOVA och Mobila är attraktiva målpunkter i Lund och ett lättillgängligt stråk kommer att uppmuntra cykel-, eller gång-, trafik hit. En gen sträckning, tydlighet och bra kopplingar gör stråket attraktivt. Utöver strukturella element förses Öresundsstråket med fysiska element såsom tilltalande markbeläggning och sittplatser som gör det attraktivt och vistelsevänligt. Spårvägen kommer att gå i gräs och längs med löper rader av Plataner. Växtbäddar kommer även att vara tätt utplacerade för att öka stråkets gröna karaktär. Dagvattnet kommer att vara synligt och bli ett attraktivt inslag.

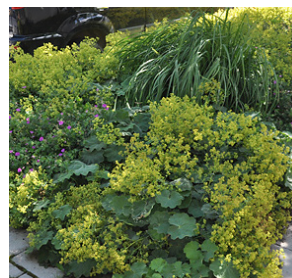
Vidare kommer jag att visa principer för gestaltning med utgångspunkt i den metodik som presenteras på sidan 29.



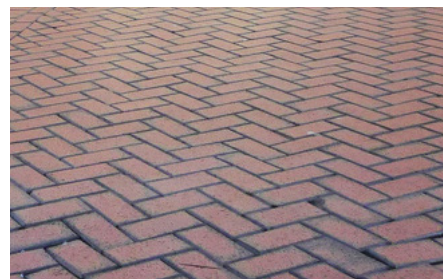
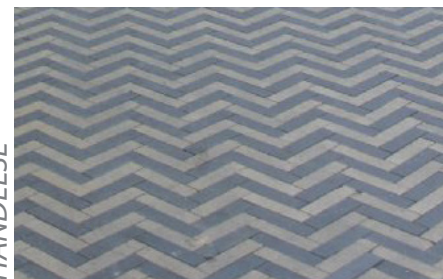
mot KOBBER

mot NOVA

VÄXTMATERIAL



GÅNGBANA

MARKERAR
HÄNDELSE

Prästkragar (fotograf Garry Knight), planteringsbädd, plataner, platanens frökapsel (fotograf emmapatsie)

MATERIAL

De färgade stolparna känns igen från den etappvisa etableringen och färgerna på dem visar också på en riktning. För tydlighetens skull står det vid korsningar och dylikt även text med riktning på stolparna.

Belysningen fungerar både som skulpturalt element och som ljuskälla. Under årets mörka del ger det en mjuk och varm känsla till gaturummet.

Gångbanan är i rött marktegel. Det ger en varm och ombonad känsla. Tegel utgör även en koppling till det industriella arv området har då många äldre industribyggnader uppfördes i materialet.

Sittplatserna integreras med gångbanan genom att samma material används. Själva formen på dem kan då varieras utan att det blir spretigt. På vissa platser placeras även flyttbara möbler ut och dessa känns igen från

de tidigare temporära platserna.

För att markera att något händer längs stråket används ett avvikande marktegel. Händelser kan vara exempelvis en mindre nod, en korsning eller en hållplats.

Växtmaterialet längs stråket hålls relativt enkelt. Prästkragar är Skånes landskapsblomma och kopplar samman staden med åkrarna på ett fint sätt. Hela stråket pryds av dubbla trädrader av förslagsvis plataner som är ett vanligt träd i södra Skåne. Dessa är även fina på vintern då de pryds av små "julgranskulor". Stråket kantas av gröna planteringsbäddar med bland annat daggkåpa och ormbunkar vilket ger en grön, prunkande känsla.



Stråket ges kontinuitet och identitet genom enhetlig markbeläggning, orienteringstolpar, växtmaterial samt belysning.

SITTPLATSER





Väggarna längs stråket blir en blandning av befintliga byggnader och nybyggda. Åldermansgatan kantas av lamellhus i tegel, ett koloniområde, industrier och verksamheter. Vid utvecklingen kommer utbudet kompletteras med nybyggnationer och kanske nya sorters verksamheter.



Byggnader från tiden då området var ett verksamhetsområde finns blandat med nya och leder tankarna till en annan tid. Den successiva etableringen har medvetandegjort många om omdaning och bidragit till att minnen från omvandlingsprocessen skapats. Erfarenheterna ger kopplingar till området som kan beskrivas som ett första steg i att rota sig och göra sig hemmastadd.



Figur1



Eftersom stråket i sig fungerar som offentligt rum kompletteras det endast av mindre platser, små fickparker. Dessa kan erbjuda en mer avskärmad miljö där man ändå kan iaktta händelser längs vägen.



Figur 2



Stråket och dess små platser ska vara attraktiva även under vinterhalvåret eller när mörkret har lagt sig. Fin belysning kan bli ett nästan skulpturalt inslag. Tak av exempelvis segelduk kan placeras ut på höst och vinter för att ge ett visst väderskydd.

Figur 2



Ett bostadsområde ger andra slags rörelsemönster än ett industriområde. Blandstadsmodellen ger dessutom rörelse på fler av dygnets timmar. På Öresundsstråket kan du strosa, flanera, jäkta, cykla, hänga, transportera dig eller helt bara iaktta.



Figur 1



Stråket kantas av små platser. Här kan man vila benen och iakttä rörelsen. Platserna är av kontinuerlig karaktär för att styrka vetskapen att man fortfarande vistas på Öresundsstråket.



Öresundsstråkets identitet känns igen från de tidigare etapperna och en relation till det har redan påbörjats. Stolparna som ger kontinuitet och identitet har redan etablerats som ett inslag i området.



Figur 1



Stråket länkar samman med omgivningen genom tydlig orientering vid dess början och slut samt vid korsningar. Stråket i sig är dessutom sammanlänkat genom enhetlig cykelbana och gångbana.



Tydlighet ges genom kontinuiteten, orienteringshjälpen och stråkets identitet.



Figur 3



Hållplatslägena utvecklas till strategiska länkar till omgivningen. De bör vara trevliga att vistas på ifall det krävs en stunds väntan samt även inbjuda till vistelse för att iaktta rörelsen.

Figur 4



SAMMANFATTANDE REFLEKTIONER

- Vad är ett stråk?
- Hur kan man genom planering skapa förutsättningar för ett fungerande stråk?

Det som har varit svårast och mest intressant med detta arbete har varit att försöka hitta planeringsstrategier för ett begrepp som är helt beroende av att det används och hur det används.

De frågeställningar jag har formulerat är breda och jag tror att inriktningen kan bli helt olika beroende på fokus och intentioner. Jag har valt att koncentrera en stor del av studien på själva begreppet "stråk". Inom stråkbegreppet finns något som jag finner intressant och utmanande just eftersom det kanske inte alltid går att planera. Själva begreppet stråk har flera lager. Först och främst utgörs ett stråk av rörelse, utan den inget stråk. Stråket trampas upp på grund av olika faktorer som att det är attraktivt eller gent, och det är de som trampar upp stråket som är dess egentliga skapare. Hur stråket trampas upp är beroende av den rumsliga kontexten. Hur rörelsen sker i en rumslig kontext ger ett stråk.

Idag är stråk en populär planeringsföreteelse. En orsak är att i dagens trängre städer krävs yteffektiva offentliga rum vilket stråket uppfyller, samtidigt som det är en färdled. Jag tror också att stråket utgör en lockelse då det på ett sätt kan upplevas som ett kravlost offentligt rum. Jag syftar då på att rörelsen är stråkets grundläggande ändamål men att man också kan vara en åskådare



som sitter på en bänk, vistas på en gård intill, eller tittar ut genom ett fönster, för att iaktta folklivet. Man kan välja att strosa långsamt eller skynda fram. Gehl (2006) beskriver och ordnar aktiviteter som nödvändiga, valfria eller sociala. Han relaterar dessa kategorier till hur en plats ser ut och upplevs. Nödvändiga aktiviteter är av karaktären att de utförs oavsett hur platsen ser ut eftersom de måste utföras. Valfria aktiviteter är beroende av miljön och dessa uteblir om inte miljön inbjuder till dem. Där både nödvändiga och valfria aktiviteter utförs, alltså där det finns människor i rörelse i en inbjudande miljö, uppstår även sociala aktiviteter. Längs ett bra stråk borde alla dessa tre sorters aktiviteter ha goda förutsättningar att utföras.

Det är också lärorikt och intressant att se till historiska aspekter på "flanören" och "estradören". Dessa var män ur de högre klasserna vars syfte med promenaden var att visa upp sig. Är dagens stråk en slags estrad för en ny flanör? Dagens flanör är inte bunden till något kön men hen vill gärna visa upp sig. I programmet Spanarna på P1 (Spanarna 121106) spanas det om nutidens voyeurism. Människan vill idag synas och bli bekräftad vilket dagens användande av sociala medier är en tydlig indikation på. Kan denna strömning vara en bidragande orsak till stråkets popularitet?

Att planera för hur en plats kommer att användas med tiden kräver ett långsiktigt perspektiv. Genom att se till hur och varför en plats kommer att användas kan man ge goda förutsättningar. Den rotlösa professionalismen som Appleyard och Jacobs tar upp motverkas då man ser till faktiska förutsättningar, lokala kvalitéer och befolkning. Då kan man planera för social hållbarhet.

Avslutningsvis i kapitlet "Vad är ett stråk" testar jag att utveckla en metodik att använda mig av för att skapa bra förutsättningar för ett stråk. Inom tre kategorier har jag ordnat de viktigaste aspekterna på stråkplanering som täcker upp tre skalor: Strukturella aspekter, upplevelsemässiga aspekter samt fysiska aspekter.

Med dessa tankar om stråket som mångsidigt begrepp frågade jag mig hur man kan planera in förutsättningar för ett fungerande stråk. Dessa förutsättningar måste utgå ifrån sättet som stråket används på och hur man kan planera med ett begrepp som är så starkt kopplat till detta, ännu okända?

Öresundsvägen är idag ett industriområde som kommer att omvandlas till ett bostadsområde med blandstadskaraktär så förutsättningarna är inte på förhand givna. Rörelsemönstret i området kommer att förändras och

syftet med människors rörelse kommer sannolikt att förändras från trans-port (till och från arbetet) till ett mer vardagligt an-vändande, från enbart "nödvändiga" aktiviteter till att mer och mer omfatta även "valfria" och "sociala" (Gehl, 2006). Ett stråk i ett helt nytt område har potential att husera vardagliga transporter och länka samman ett nytt område med sin omgivning. Men hur gör man för att det ska bli den sträckan som folk använder och för att det ska bli en plats som känns rotad? Vad kan det ge för effekt att anlägga ett stråk innan man bygger en stadsdel? Det är ju ändå brukarna som skapar stråket? Förhoppningen är att man kan åstadkomma ett igångsättande eller en förstärkning av ett stråk, som sedan kommer till sin fulla rätt när det "trampas in" av de som brukar det. Att planera ett stråk är som att plantera ett frö, man ger förutsättningen.

För att skapa goda förutsättningar tror jag på en etappvis etablering. På så sätt kan man plantera det frö som växer till sig med hjälp av de som använder det. Varje etapp handlar om att ge förutsättningar för etableringen i det skede av utvecklingen som området befinner sig. Då kan minnen skapas redan från ett tidigt skede och platsen tas i anspråk. Det etappvisa arbetet med stråket går ut på en strävan att stråketablerandet (det som sker i samröre med områdets planering och som anläggs av

kommunen) ska ligga i fas med stråkbildandet (det som sker genom att trafikanter, cyklister och fotgängare, tar stråket i bruk och på så sätt skapar det. Jag redovisar den sista etappen mer in-gående med visionsbilder som förmedlar vad jag här vill uppnå.

Detta arbete har handlat om att skapa förutsättningar. Men alla förutsättningar kan inte påverkas i ett planeringsskede. Det finns villkor i olika skala i stadsbyggandet, som är avgörande för hur ett stråk kan bildas, brukas och fungerar på lokal nivå. I Lund är övergripande infrastrukturella satsningar, såsom spårvägen, av stor betydelse. I staddelsskalan är det oundvikligt att Öresundsstråket aldrig kan få en "optimal" sträckning, eftersom stråket måste runda Tetra Paks befintliga fastighet. Det sistnämnda berör i första hand dess "på-fart" från Bjeredsparken och kanske kan en mindre lyckad förutsättning i stadsdelsskalan bearbetas gestaltningmässigt i närområdets skala. Men detta är en fråga som förmodligen inte satsas på förrän Öresundsstråket är ett faktum!

REFERENSER

Cullen, Gordon. 2006. *The concise townscape*. Oxford: Elsevier

Gehl, Jan. 2006. *Life between buildings*. 6:e uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Hillier, Bill och Hanson, Julienne. 1984. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press

Jacobs, Allan & Appleyard, Donald i:
LeGates, Richard T. och Stout, Frederic (red). 2007. Toward an urban design manifesto. *The city reader*. 4:e uppl. New York: Routledge, s. 437-447

Kärrholm, Mattias. 2004. *Arkitekturens territorialitet: till en diskussion om territoriell makt och gestaltning i stadens offentliga rum*. Lund: Institutionen för arkitektur, Lunds universitet

Lynch, Kevin. 1964. *The Image of the city*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press.

Löfgren, Orvar ingår i antologin:
Saltzman, Katarina och Svensson, Birgitta (red.). (1997). *Moderna landskap: identifikation och tradition i vardagen*. Stockholm: Natur och kultur, 1997

Malmö stad; AGORA (projekt). 2006. *AGORA – Cities for people*.

Olsson, Sören. 1998. *Det offentliga stadslivets förändringar*. Göteborg: Centrum för byggnadskultur.

Thörn, Catharina ingår i:
Sernhede, Ove och Johansson, Thomas (red). 2006. *Storstadens omvandlingar: postindustrialism, globalisering och migration*. Göteborg: Daidalos

Wikström, Tomas och Olsson, Lina. 2012. *Stadens möjligheter – platser och stråk*. Malmö: Exakta Printing.

ARTIKLAR

Kronvall, Gunilla. 2007. Platser för möten. *Plan*, nr 2

Turner, Tom. 1995. Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London. *Landscape and Urban Planning* 33 269-282.

Persson, Rickard. 2004. Some Thoughts on Stråk. *Space and Culture* 7; 265.

Zukin, Sharon. 2009. Changing Landscapes of Power: Opulence and the Urge for Authenticity. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol 33.2. June, pp 543-53

OPUBLICERADE KÄLLOR:

Lunds kommun; PM till fördjupning av Lunds Översiktsplan för Öresundsvägen med omnejd. TRAFIK – HÅLLBAR MOBILITET

ELEKTRONISKA KÄLLOR:

Listerborn i Miljöforskning Formas
<http://miljoforskning.formas.se/sv/Nummer/Oktober-2011/Innehall/Temaartiklar/Strak-forenar-Malmos-stadsdelar/> hämtat: 20130423

LUND.SE:

Ett nytt Kommunhus
(<http://www.lund.se/Medborgare/Ideernas-Lund/Framtidssatsningar-i-Lund/Ett-nytt-kommunhus/>) hämtat: 130110

Väster idag

<http://www.lund.se/Biblioteken/Folkbiblioteken/Om-biblioteken/Biblioteken/Vasters-bibliotek/Vaster-i-dag/> hämtat: 121219

Västers historia

<http://www.lund.se/Biblioteken/Folkbiblioteken/Om-biblioteken/Biblioteken/Vasters-bibliotek/Vasters-historia/> hämtat: 121219

Sockerbruket

<http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/Sockerbruksomr%C3%A5det%20program/Planprogram%20Sockerbruksomr%C3%A5det.pdf> hämtat: 130110

Skyttelbron

<http://www.reinertsen.se/a/skyttelbron-ny-bro-vid-lunds-tagstation> hämtat: 130804

Svenska akademiens ordbok

<http://g3.spraakdata.gu.se/saob/> hämtat: 121211

Svenska akademins ordlista online

http://www.svenskaakademien.se/svenska_spraket/svenska_akademiens_ordlista/saol_pa_natet/ordlista hämtat: 121017

Tetra Pak

http://www.tetrapak.com/se/about_tetra_pak/the_company/organisation/Pages/default.aspx

Tidskriften Rum

<http://www.tidskriftenrum.se/redaktionsbloggen/2012/10/temporar-arkitektur-lat-tare-snabbare-billigare/>

BILDFÖRTECKNING

Alla illustrationer är författarens.

Flygfoton är hämtade från www.eniro.se, förutom fotot över Ströget som är från Google Maps.

Fotografier där inget annat anges är författarens.

Övriga fotografier:

Kaptensgatan, Malmö, fotograf Christer

[http://www.flickr.com/photos/27376974@](http://www.flickr.com/photos/27376974@N02/8228879735/)

[N02/8228879735/](http://www.flickr.com/photos/27376974@N02/8228879735/)

Ströget, Köpenhamn, fotograf Eoghan Olionnain

[http://www.flickr.com/photos/11742539@](http://www.flickr.com/photos/11742539@N03/6071338232/)

[N03/6071338232/](http://www.flickr.com/photos/11742539@N03/6071338232/)

Temporärt träd

[http://www.designboom.com/art/temporary-trees-by-](http://www.designboom.com/art/temporary-trees-by-raw-color-studio-mkgk/)

[raw-color-studio-mkgk/](http://www.designboom.com/art/temporary-trees-by-raw-color-studio-mkgk/)

Prästkragar, fotograf Garry Knight

<http://www.flickr.com/photos/garryknight/5739523297/>

Platanens frökapsel, fotograf emmapatsie

[http://www.flickr.com/photos/37939196@](http://www.flickr.com/photos/37939196@N00/5640546941/)

[N00/5640546941/](http://www.flickr.com/photos/37939196@N00/5640546941/)

